

目次

エッセイ

自転車道への想い「佐波川物語」 ～川と下りてまちをみれば、そこは歴史の回廊～	瀧本 浩一	1
---	-------	---

特集／自転車活用の道路行政

中津耶馬溪地区自転車道について	中津市耶馬溪支所 産業振興課	5
福井県の大規模自転車道 ～自転車道周辺には観光地がいっぱい～	櫻井 伸幸	11

道路法施行令の一部を 改正する政令（平成18年政令第357号）について	道路局路政課	16
高速自動車国道法施行令の一部を 改正する政令（平成18年政令第358号）について	道路局路政課	26
平成16年度 道路管理瑕疵実態調査について	岡崎 之彦	28

道路占用Q & A

占用物件の移設補償について	道路局路政課 道路利用調整室	38
京都市における放置自動車対策について	京都市建設局道路部 放置車両対策課	40
北九州市における放置自動車の現状について	北九州市建設局 総務部管理課	43

現場の 取り組み事例

訴訟事例紹介

十分な幅員が確保された歩道脇の無蓋の側溝における 自転車転落事故で道路管理の瑕疵が争われた事例 —静岡県道自転車転落事故損害賠償請求事件—	岡崎 之彦	46
---	-------	----

連載 道と思想（その14）	三木 克彦	52
---------------	-------	----

「上毛かるた」と群馬県（群馬県）	青木 健二	56
路面電車が走る街『長崎』（長崎県）	平井 晴也	60

連載／社会実験

まち（街）の賑わいを取り戻すために（佐賀市） ～「道を活用した社会実験」を終えて～	池田 剛 石崎 方規	64
--	---------------	----

時・時・時		70
-------	--	----



道路広報センターホームページ
<http://www15.ocn.ne.jp/roadpr>にて、
 「道路行政セミナー」創刊号からの
 バックナンバーがご覧いただけます。

中津耶馬溪地区自転車道についで

中津市耶馬溪支所産業振興課

一 はじめに

中津耶馬溪（中津市）は、大分県の西北端に位置し、東は宇佐市、南西は玖珠郡・日田市、北西は福岡県に接し、北東は周防灘に面しています。面積は四九一・〇九kmで、市域の約八〇％は山林原野が占め、山国川下流の平野部にまとまった農地が開け、中津地域を中核としています。北部は狭く、南部は西方に大きく張り出した形状を示し、西側に英彦山ひこえがそびえ、地域を貫流する山国川の分水嶺となっています。

二 耶馬溪鉄道からサイクリングロードへ

その中津耶馬溪地区に大正二年から昭和五〇年まで営業されていた耶馬溪鉄道の跡地利用とし

て、メイプル耶馬サイクリングロードが完成しました。メイプル耶馬サイクリングロードは、紅葉のきれいな耶馬溪（写真1）、青の洞門（写真2）など多くの景勝地を楽しむことができ、トンネルや鉄橋などバリエーションに富んだ自転車道です（写真3～6）。新緑または紅葉の中、美味しい空気を満喫して走れます。また、自転車道の途中にはレンタサイクルやフィットネス器具が利用でき、宿泊もできる「耶馬溪サイクリングターミナル」という施設があります（写真7）。



写真1 一目八景の紅葉（耶馬溪町）



写真3 旧耶馬溪鉄道・平田駅ホーム（平田宿場）

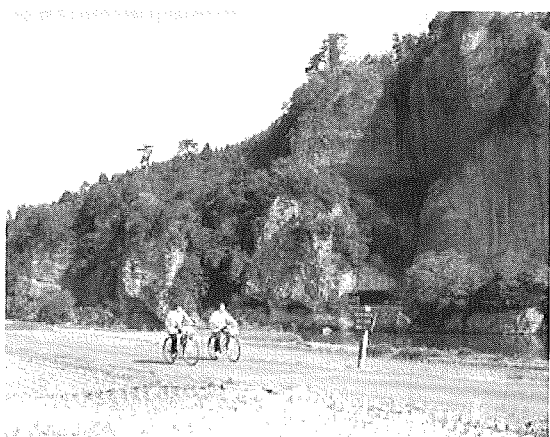


写真2 自転車道と青の洞門

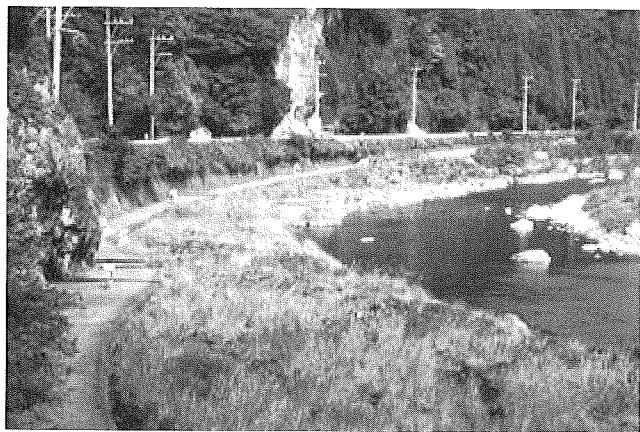


写真5 自転車道の横を流れる山国川

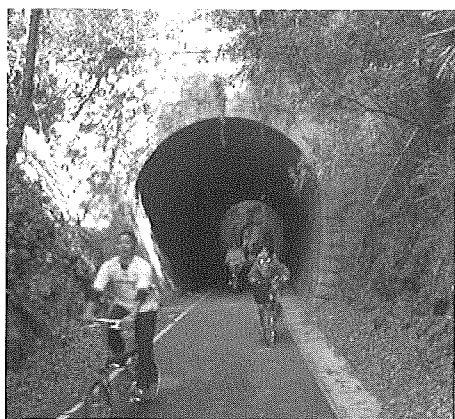


写真4 自転車道とトンネル



写真7 耶馬溪サイクリングターミナル



写真6 鉄橋

《 耶馬溪鉄道からサイクリングロードへのあゆみ 》

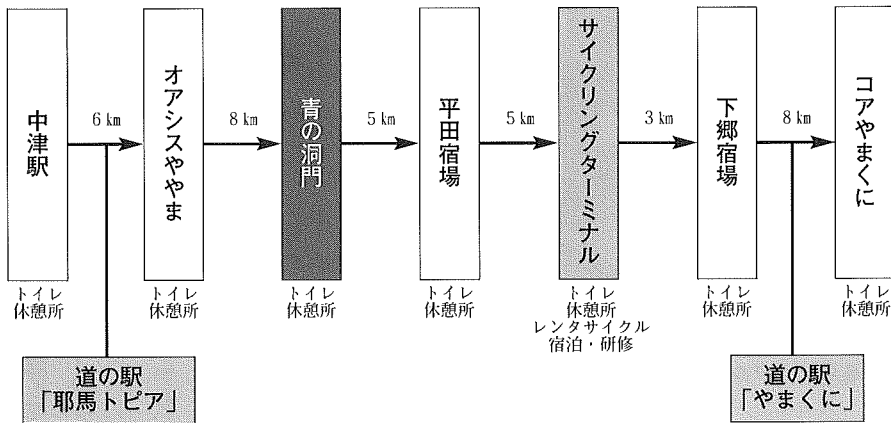
かつては、耶馬溪鉄道が中津から山国川沿いにさかのぼり、旧山国町守実まで続き、産業の交流の発展に大きな役割を果たしました。

耶馬溪鉄道の営業期間：大正2年(1913年)～昭和50年(1975年)の62年間 全延長区間：中津～守実温泉(36.1km)

	年号	西暦	月	事象	備考
耶馬溪鉄道	明治43年	1910年	10月	鉄道敷設計画	
	明治45年	1912年	6月	耶馬溪鉄道株式会社創立	
	大正2年	1913年	5月	第1期中津樋田間着工	
			11月	完工	
			12月	営業開始	駅：中津、古城、大貞公園、上の原、真坂、野路、樋田
	大正3年	1914年	2月	第2期樋田一柿坂間着工	
			11月	完工	
			12月	営業開始	駅：羅漢寺、冠石野、城井、津民、柿坂
	大正9年	1920年	12月	諫山停留所新設	
	大正12年	1923年	12月	第3期柿坂一守実間着工	
			5月	完工	
			6月	営業開始	駅：下郷、中摩、白地、耶馬溪温泉、守実
	大正14年	1925年	7月	樋田駅を洞門駅、柿坂駅を深耶馬溪駅に改称	
			8月	城井駅を耶馬溪平田駅に改称	
	昭和46年	1971年	9月	野路一守実間25.7km廃止	
	昭和47年	1972年		サイクリングロード着工	
	昭和50年	1975年	3月	耶馬溪サイクリングセンター開業	
			9月	中津一野路間10.4km廃止	耶馬溪鉄道の廃止 62年の歴史に幕
	昭和57年	1982年		サイクリングロード完成	
	平成9年	1997年	12月	旧耶馬溪鉄道平田駅ホーム	
県有形文化財登録					
平成12年	2000年	4月	旧耶馬溪鉄道一号・二号厚ヶ瀬トンネル		
			県有形文化財登録		
平成15年	2003年	9月	日本経済新聞 おすすめのサイクリングコース1位		
平成16年	2004年	2月	国土交通省サイクルツアーモデルコース選定	全国で15地区選定	

サイクリングロード

《 メイプル耶馬サイクリングロードの概要 》



《 交通アクセス 》

■北九州市（小倉）—中津市	
J R	30分〈特急ソニック利用〉
自動車	90分
■福岡市—中津市	
J R	72分〈特急ソニック利用〉
■福岡市—山国町	
自動車	90分〈九州自動車道、日田市経由で大分自動車道利用〉
■大分市—中津市	
J R	46分〈特急ソニック利用〉
自動車	70分〈大分自動車道利用〉
■大分市—山国町	
自動車	90分〈日田市経由、大分自動車道利用〉
■大分空港—中津市	
大分空港特急バス（エアライナー）	90分

アクセス

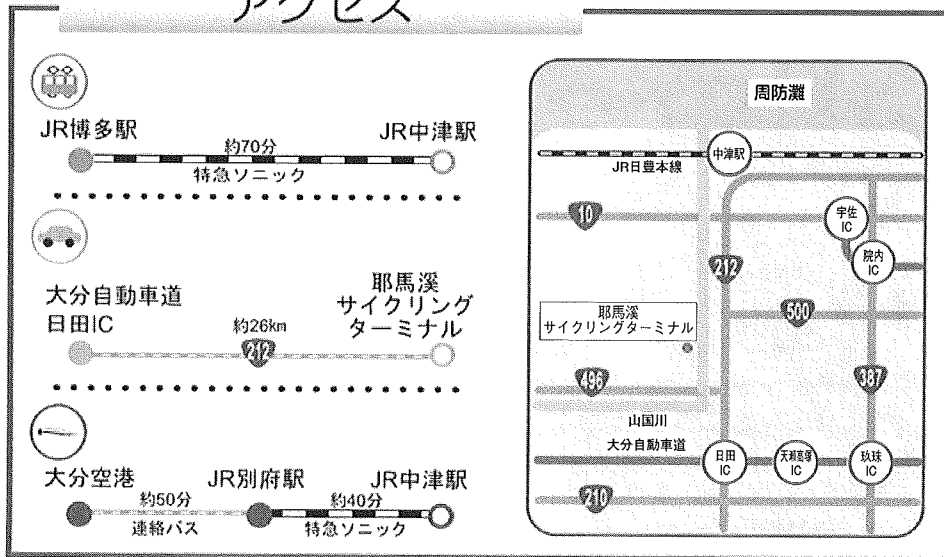


写真8 耶馬溪サイクルオリエンテーリング

平成一五年に日本経済新聞「おすすめのサイクリングコース」の第一位となり、それを記念して平成一六年にはサイクリングとオリエンテーリングを組み合わせた「耶馬溪サイクルオリエンテーリング」を企画（写真8）。また、平成四年から、ふだん自力でサイクリングを楽しむことの出来ない視覚障害者を対象に、タンデム車（二人乗り専用の自転車。前乗りのボランティアと後ろ乗りの

三 イベントの実施

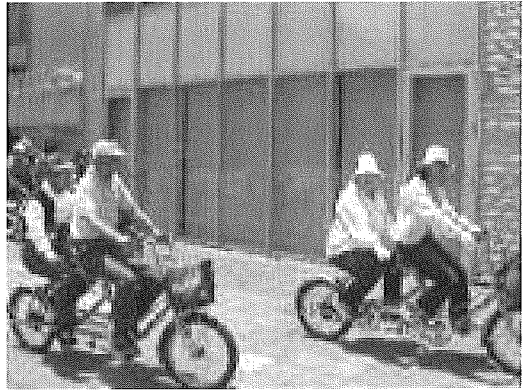


写真9 メイプル耶馬タンデムサイクリング大会

四 おわりに

このように様々な魅力があるメイプル耶馬サイクリングロードは、平成一六年に国土交通省サイクルツアー（※）モデルコース選定されました。

※ サイクルツアー…サイクリングを楽しむながら地域の魅力をゆつくりと堪能する新しいツーリズム（サイクルツアー）を普及し、地域の活性化を図るためのサイクリングロードと観光資源、川の親水施設、港湾緑地等との連携を強化する各種施策のこと。

視覚障害者がお互いに声を掛けながら、力を合わせてペダルをこぎ、前に進みます。舵取りを前乗りボランティアに任せることによって、視覚障害者でも危険を感じることなくサイクリングを楽しむことが出来ます。また、サイクリングコース内は、自転車専用道路ですので、安全に快適なサイクリングを楽しむことができます。を使って、前乗りのボランティアの誘導によって、視覚障害者でも、耶馬溪路の自然を満喫しながら、楽しくサイクリングを楽しんで頂くという趣旨のもと、耶馬溪の春の幕開けのイベントとして、「メイプル耶馬タンデムサイクリング大会」を平成一七年まで行っていました（写真9）。

中津耶馬溪地区ではサイクルツアーを推進するため、モデルコースに選定された平成一六年から、国土交通省山国川河川事務所、大分県中津土木事務所、大分県中津下毛地方振興局、中津市、商工会議所、商工会等で「メイプル耶馬サイクリングロード活用会議」（写真10）を発足させています。まず現地調査から行い、現状の問題点を検討しました（写真11）。具体的な検討内容については、ガードパイプの設置修繕・休憩施設や案内看板の設置・自転車のPR活動を推進する等がありました。検討会の結果、平成一八年の紅葉シーズンを前に自転車道の補修工事が行われ、来年には耶馬溪サイクリングターミナル下の護岸工事で、自然の観光施設である山国川に立ち寄りやすくなる予定です。今後も活用会議で、自転車を活用した各種施設の整備計画や観光施策について検討し、実践していきたいと思えます。



写真10 メイプル耶馬サイクリングロード活用会議の様子



写真11 駅舎跡の調査

福井県の大規模自転車道

～自転車道周辺には観光地がいっぱい～

福井県土木部道路保全課 櫻井 伸幸

一 まじめに

福井県は、一世帯当たりの自動車保有台数は全国第一位で（平成一六年度）、全国に比べて人口当たりの運転免許保有率も高い水準で推移しています。そして、県民の多くが、車によるドア・ツー・ドアの移動が習慣化しており、一家で数台の自動車保有が珍しくありません。近距離の通勤や外出にもマイカーを利用していきます。

福井県では身近な乗り物である自転車は、一世帯当たりの自転車保有台数は一・七二台で、全国第四位です（平成一五年度）。

福井県は、県民の平均寿命が男女とも全国第二位と、全国に誇れる元氣、長生き県です。自転車は健康づくりに役立ち環境にもやさしいことから、

ら、県では、「健康長寿バイスクル事業」と名付けて自転車の健康利用を呼びかけています。

二 福井県の大規模自転車道

福井県内には、四つの大規模自転車道があります（図）。湖を利用してのカヌーや釣りなどが楽しめる、シンボルとなっているアイリスブリッジ（斜張橋）からの眺めも楽しめる「北潟湖畔自転車道」、鮎釣りの盛んな九頭竜川の堤防や河川敷を走る「永平寺福井自転車道」、日野川沿いを走る「丹南ふれあいスポーツレクリエーションロード」、国宝、重要文化財に指定された由緒ある神社、仏閣が点在し、白砂青松の若狭湾国定公園内の海岸線沿いを走り、歴史や美しい自然とのふれあいが楽しめる「小浜大飯高浜自転車道」です。

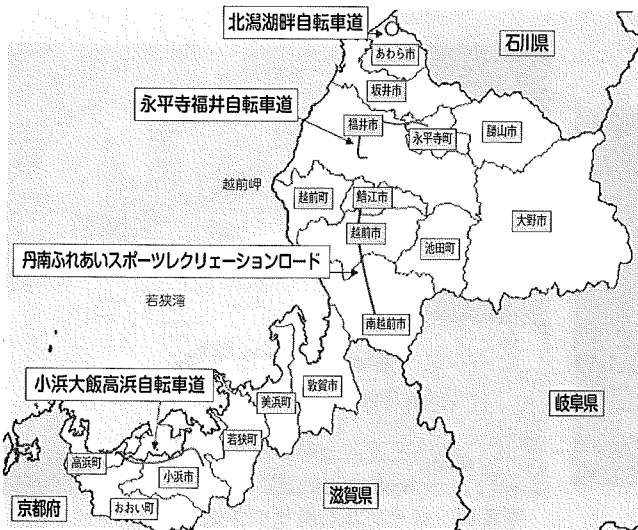


図 福井県の大規模自転車道位置図

丹南ふれあいスポーツレクリエーションロードは市・町が、他の三つは福井県が整備及び管理しています。これらの自転車道について紹介します。

三 北潟湖畔自転車道

(愛称：北潟湖ハミングロード)

福井県の最北端、あわら市にある北潟湖は、まわりの木々の緑とともに美しく、自然を満喫できます。この北潟湖畔公園では、サイクリングの他、湖を利用してのカヌーや釣りなどの野外レクリエーションが楽しめます。シンボルでもある赤い斜張橋アイリスブリッジ(全長一七五mで橋上に二カ所バルコニーの休憩所がある)(写真1・2)中心に、湖畔をゆつくり自転車一周(延長三・七km)できる自転車道があります(写真3)。公園内のサイクリングターミナルでは、いろいろなタイプの自転車の有料貸し出しも行っています。また隣接する花菖蒲園にはたくさんのおみやげの花菖蒲が植えられ、六月頃には訪れる人を魅了します(写真4)。イベントも開催されますので、観光にはこの時期がおすすです。宿泊は市内のあわら温泉で、日本海の新鮮な魚がおすすです。

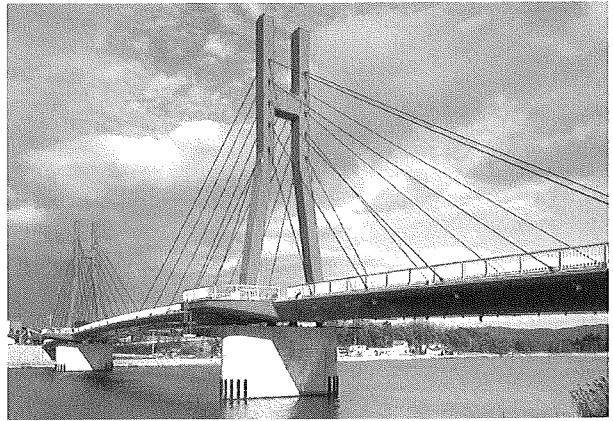


写真1 北潟湖のシンボル「アイリスブリッジ」



写真2 バルコニーの休憩所



写真3 北潟湖ハミングロード



写真4 ハミングロードに隣接する花菖蒲園



写真6 河川敷の永平寺自転車道



写真5 緑豊かな福井県総合グリーンセンター



写真7 日野川と斜張橋の万代歩道橋



写真8 家久園地 (休憩所)

四 永平寺福井自転車道

(愛称：ファインロード)

福井県の代表的な観光地である曹洞宗大本山永平寺を有する永平寺町を起点として、九頭竜川、日野川、足羽川、狐川の堤防や河川敷を利用し、緑豊かな福井県総合グリーンセンター(写真5)を經由し、福井県最大の運動施設である福井運動公園に至る、延長二六・一kmの自転車歩行者専用道路です。

福井市内では、川を楽しみながらの散歩やジョ

ギング姿がよく見られます(写真6)。

五 丹南ふれあいスポーツ

レクリエーションロード

南越前町の今庄サイクリングセンターを起点とし、越前市を經由し鯖江市の西山公園に至る延長二五・七kmで、主に日野川に沿ったルートとなっています。丹南地域に古くから伝わっている伝統工芸品の越前漆器、越前和紙、越前打ち刃物などの里や、豊かな自然と調和した公園や史跡を結びます(写真7・8)。

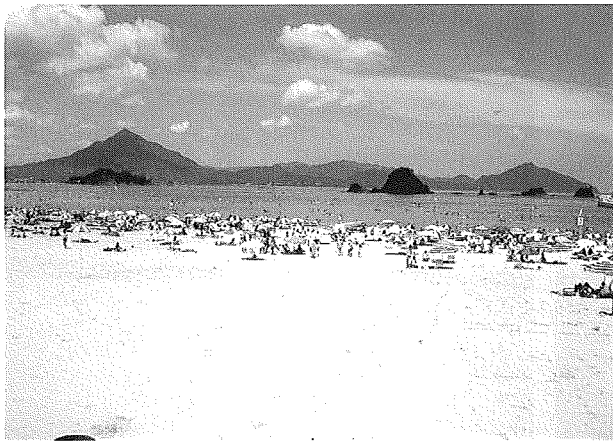


写真10 和田海水浴場と青葉山

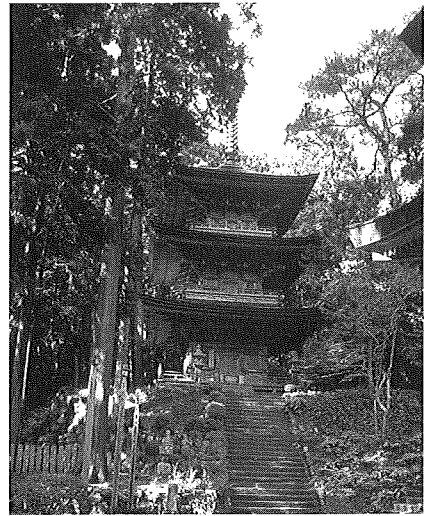


写真9 明通寺

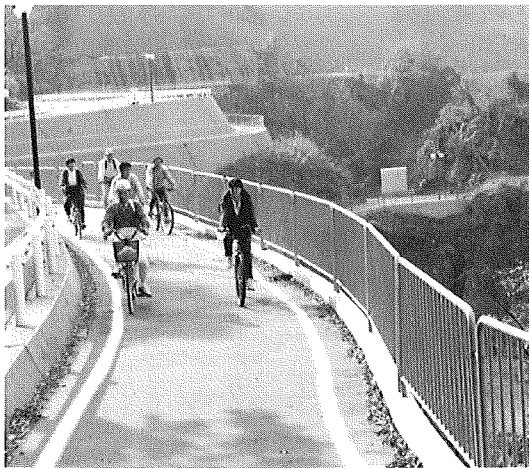


写真12 小浜市内の海岸線にて

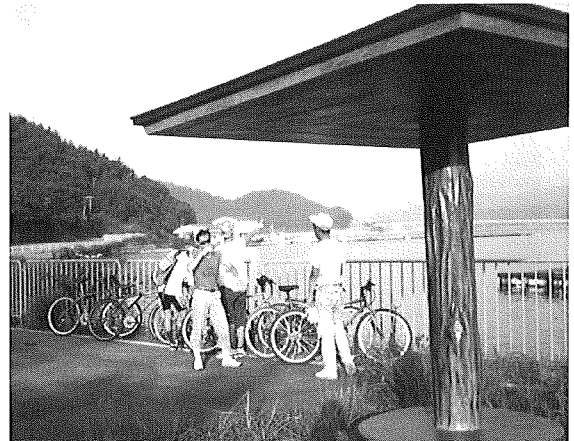


写真11 おおい町青戸の入江休憩所

六 小浜大飯高浜自転車道

(愛称…若狭自転車道)

小浜市門前にある国宝に指定された明通寺を起点とし、おおい町を経由し高浜町時代の城山公園に至る計画延長四〇・三kmの若狭国定公園内の海岸線沿いを走るルートとなっています。小浜市内には明通寺(写真9)、国分寺、羽賀寺などが点在します。おおい町から高浜町にかけては、青戸の入江、和田海水浴場、明鏡洞、青葉山など、観光みどころが満載です。京都、大阪からは、日帰り観光でも十分楽しめます。おすすです(写真10〜12)。

七 健康長寿バイスクル大会

平成一七年五月に、「健康長寿バイスクル大会」が永平寺福井自転車道、丹南ふれあいスポーツレクリエーションロード及び小浜大飯高浜自転車道の三地域の大規模自転車道を利用し、子どもからお年寄りまで、各会場それぞれ一〇〇人余りが参加して開催されました(写真13〜15)。

このうち、坂井・福井会場のスタート地点である福井県立大学で行われた出発式で、西川一誠福井県知事が「自転車はコンパクトで安全、環境や健康増進に優れた新しい時代の乗り物」と、日常生活での自転車利用をPRしました。その後、永平寺福井自転車道を経て日野川スウェッジガーデン

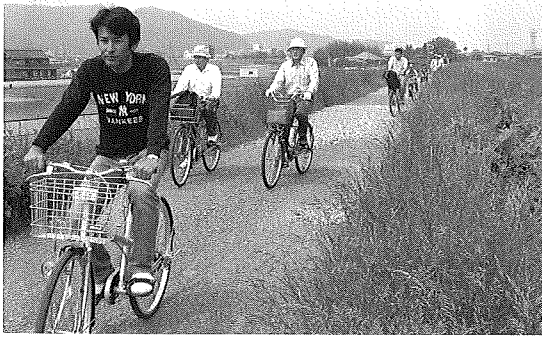


写真14 小浜大飯高浜自転車道 (嶺南会場)



写真13 永平寺福井自転車道 (坂井・福井会場)



写真15 丹南ふれあいレクリエーションロード (丹南会場)

ン(水処理施設の建物の屋上を利用した公園)で折り返す約二〇kmの道のりを、各々のペースで走破しました。

丹南会場の参加者の中には、スタート地点までの移動に、福井鉄道が用意した「サイクルトレイン」に自転車を積み込み、利用した方もいらっしゃいました。



写真16 サイクルトレイン (丹南会場)

八 おわりに

福井県内の大規模自転車道は、憩いの場として、マラソンなどのイベントに多くの県民が利用しています。周辺に観光地がいっぱいありますので、県外からのお客様にも利用をお勧めしたい施設です。

道路法施行令の一部を 改正する政令（平成一八年政令第三五七号）について

道路局路政課

一 改正の背景

1 道路の占用の許可に係る工作物、物件

又は施設の追加関係

内閣府が、各都道府県（沖縄県を除く。）の市、東京都特別区及び三大都市圏（東京圏、名古屋圏、大阪圏）の町村の駅周辺を対象として実施した調査結果「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（平成一八年八月）」によると、平成一七年における、駅周辺の放置自転車台数は約三八万七、〇〇〇台となっており、特に道路上における放置自転車が歩行者や車いす等の安全で円滑な通行の妨げとなっているなど、放置自転車対策は喫緊の課題となっている。

このため、平成一七年の道路法施行令の改正に

より、道路に接する自転車駐車場に加えて、道路上の自転車駐車場についても道路附属物として位置付け、道路管理者が当該自転車駐車場を整備することを可能としたが、道路管理者による自転車駐車場の整備には一定の時間を要することが予想され、予算上の制約もあり、放置自転車問題の早期解決を図るものとして、道路管理者による自転車駐車場の整備に加え、鉄道事業者等の道路管理者以外の者が自転車の車輪止め装置その他の駐車用器具を設置することを可能とし、これを占用物件に位置付けることとした。

また、二輪自動車についても近年、AT限定の二輪自動車免許が導入されたことや高速道路の二人乗りが許容されたこともあり、二輪自動車の普及が進んでいる。一方、その駐車場の不足などが

ら違法駐車が発生し、歩行者等の安全で円滑な通行の妨げとなり、違法駐車対策を早急に講じる必要がある。また、先般成立した改正駐車場法において、同様の観点から駐車場法の対象となる自動車の定義に新たに二輪自動車を含めることとされたことや本年六月の改正道路交通法の施行による交通取締りの強化と連携し、駐車需要の受け皿となる駐車場の積極的な整備が急務であることも踏まえ、自転車の車輪止め装置その他の駐車用器具と合わせて原動機付自転車又は二輪自動車の車輪止め装置その他の駐車用器具も占用物件として追加することとした。

なお、平成一六年度〜平成一七年度構造改革特区（第六次提案〜第八次提案）において、一定の占用主体による歩道上への自転車駐車場の占用を可能と

する旨の要望がNPOよりなされ、国土交通省において検討した結果、放置自転車台数を減少させることができることとされた。また、放置自転車の減少により歩行者等の通行を円滑にする効果も期待できるところから、当該措置を講ずる旨が「規制改革・民間開放推進三か年計画(再改定)」(平成一八年三月三一日閣議決定)において定められたところである。

2 交差点等の地上に設ける工作物、物件

又は施設の場所の基準の緩和関係

改正前の道路法施行令第一〇条第二項の規定により、「道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所」(以下「交差点等」という。)の地上には、電線及び電柱を除き工作物、物件又は施設(以下「工作物等」という。)を設けてはならないとされているが、工作物等の種類や形状によっては、交差点等に設けることが必ずしも道路の構造又は交通に著しい支障を与えない場合もあることやその設置によって、道路利用者の利便に資することも考えられる。

例えば、交差点等における歩行者を目的地に円滑に誘導するための標識(以下「歩行者用の標識」という。)については、

- ① 歩行者用の標識は、交差点等における歩行者の滞留を減少させるなど、交通の安全と円滑に資する効果が期待できること。

- ② 交差点等において、歩行者用の標識の占用

を認めない場合には、交差点等付近において歩行者用の標識を複数設置する必要がある、かえって交差点等付近における一般交通の通行を阻害するおそれがあること。

- ③ 道路管理者が設置する案内標識については、交差点等における設置が可能であること。などの理由から、占用を認める方が望ましい場合もある。

また、アーケードについても、設置に伴いバリアフリーや回遊性が向上するなどにより、道路利用者の利便が図られることから、道路標識や信号機等の視認性が確保されるなど一定の要件の下、占用を認める方が望ましい場合もある。

そこで、当該工作物等の種類や道路の構造からみて道路の構造、交通への支障がないものについて、交差点等における占用を認めることとした。

なお、平成一八年度構造改革特区(第九次提案)において、交差点等の地上におけるアーケードの占用を可能とする旨の要望がなされ、交差点の状況や設置方法により、必ずしも道路管理上の支障が生じない場合もあり、また、車道で分断されている街区をアーケードでつなぐことにより、商店街の回遊性を高め、中心市街地の活性化を促進する効果も期待

できることから、道路の構造又は交通に交通安全上支障のない場合にはこれを認めることが「構造改革特区の第九次提案等に対する政府の対応方針」(平

成一八年九月一五日)において決定された。

二 改正の概要

1 道路の占用の許可に係る工作物、物件

又は施設の追加関係

- (1) 道路の占用の許可に係る工作物、物件又は施設の追加(第七条第八号関係)

道路の占用の許可に係る工作物、物件又は施設として「道路の区域内の地面に設ける自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具」を追加。

- (2) 自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用の場所に関する基準の追加(第一条の七及び第一一条の八関係)

- ① 道路の区域内の地面に設ける自転車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用の場所に関する基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

イ 車道又は分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分に設けないこと。

ロ 道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合を除き、道路の交差し、接続し又は屈曲する部分以外の道路の部分に設けること。

ハ 道路の構造からみて道路の構造又は交通

に著しい支障を及ぼすおそれのない場合を除き、当該器具を駐車のために供したときに、自転車又は歩行者が通行することができる部分の一方の側の幅員が道路構造令に規定する幅員を確保したものであること。

二 道路の上空に設けられる部分がある場合においては、その最下部と路面との距離が四・五m（歩道上にあつては、一一・五m）以上であること。

ホ 特定連結路附属地に設ける場合においては、連結路及び連結路により連結される道路の見通しに支障を及ぼさない場所であること。

② 道路の区域内の地面に設ける原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用の場所に関する基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

イ 車道又は分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分に設けないこと。

ロ 車道以外の道路の部分内の車道に近接する部分に設けること。

ハ 道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合を除き、道路の交差し、接続し又は屈曲する部分以外の道路の部分に設けること。

二 道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合を除き、当該器具を駐車のために供したときに、自転車又は歩行者が通行することができる部分の幅員が道路構造令に規定する幅員を確保したものであること。

ホ 道路の上空に設けられる部分がある場合においては、その最下部と路面との距離が四・五m（歩道上にあつては、一一・五m）以上であること。

へ 特定連結路附属地に設ける場合においては、連結路及び連結路により連結される道路の見通しに支障を及ぼさない場所であること。

(3) 自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具についての一般国道の指定区間内における占用料の額の基準の追加（別表関係）

自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具についての一般国道の指定区間内における占用料の額は、占用面積一㎡一年につき近傍類似の土地の時価に〇・〇一八を乗じて得た額とする。

2 交差点等の地上に設ける工作物、物件又は施設の場所の基準の緩和関係

道路の占用の許可に係る工作物、物件又は施設

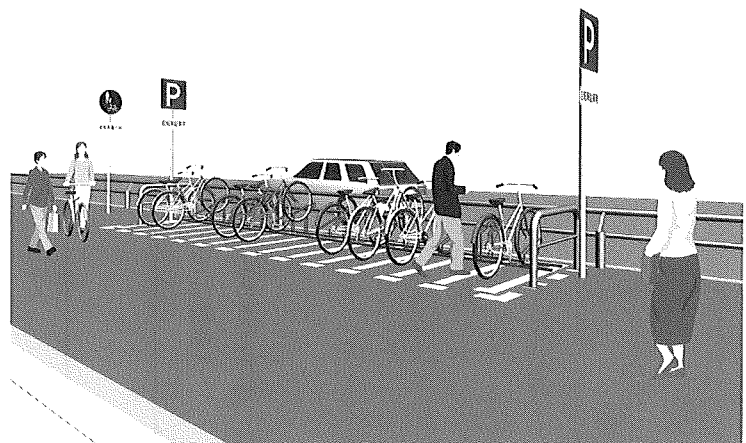


図 車輪止め装置を設置し、駐輪場を整備するイメージ

の種類又は構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合には、道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所の地上について、当該工作物等の占用を認めること（第一〇条第一号ハ関係）。

三 その他必要な規定の整理

今般の改正に併せて、関係規定について所要の

改正を行うこととした。

四 施行期日について

今般の道路法施行令の改正により、道路法施行令第七条第八号に占有物件として新たに自転車等駐車用器具が追加され、その占有料として道路法施行令の別表に当該駐車用器具の項目が設けられ

ることになる。

道路の占有料については、道路法第三九条の規定により指定区間内の国道を除き地方公共団体の条例で定められ、地方公共団体が当該の条例を定めるにあたり、その占有料について当該駐車用器具の項目を設ける一定の準備期間が必要であると

ともに、当該改正にかかる一定の周知期間が必要

であることから「平成一九年一月四日」から施行する。

五 運用について

占有主体、基準の細目等の運用上必要となる項目については、別途通知を发出しているところであり、その詳細は次号に掲載予定。

道路法施行令の一部を改正する政令案 新旧対照条文から関係部分を抜粋（傍線部分は改正部分）

改正案	現行
<p>(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)</p> <p>第七条 法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。</p> <p>一・二 (略)</p> <p>三 土石、竹木、瓦^{わら}その他の工事用材料</p> <p>四〇七 (略)</p> <p>八 道路の区域内の地面に設ける自転車(側車付きのもの)を除く。 以下同じ。)、道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第二条第三項に規定する原動機付自転車(側車付きのもの)を除く。以下単に「原動機付自転車」という。)又は同法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの(いずれも側車付きものを除く。以下「二輪自動車」という。)を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具(第六号に掲げる施設に設</p>	<p>(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)</p> <p>第七条 法第三十二条第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。</p> <p>一・二 (略)</p> <p>三 土石、竹木、瓦^{わら}その他の工事用材料</p> <p>四〇七 (略)</p>

けるものを除く。)

九 法第三十三条第二項に規定する高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地(以下「特定連結路附属地」という。)に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設(次号に掲げる施設を除く。)でこれらの道路の通行者の利便の増進に資するもの

十 (略)

(一般工作物等の占用の場所に関する基準)

第十条 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての同条第一項各号に掲げる工作物、物件又は施設(電柱、電線、公衆電話所、水管、下水道管、ガス管、石油管、第七条第四号に掲げる仮設建築物、同条第五号に掲げる施設及び同条第八号に掲げる器具を除く。以下この条において「一般工作物等」という。)に関する法第三十三

条第一項の政令で定める基準は、次のとおりとする。

一 一般工作物等(鉄道の軌道敷を除く。以下この号において同じ

。)を地上(トンネルの上又は高架の道路の路面下の道路がない区域の地上を除く。次条第一項第二号、第十一条の二第一項第一号、第十一条の三第一項第一号及び第十一条の六第一項において同じ。)に設ける場合には、次のいずれにも適合する場所

(特定連結路附属地の地上に設ける場合にあつては、ロ及びハのいずれにも適合する場所)であること。

イ 一般工作物等の道路の区域内の地面に接する部分は、次のい

ずれかに該当する位置にあること。

八 法第三十三条第二項に規定する高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地(第十四条の二において単に「連結路附属地」という。)に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設(次号に掲げる施設を除く。)でこれらの道路の通行者の利便の増進に資するもの

九 (略)

(占用の場所)

第十条 占用物件(電柱、電線、公衆電話所、第七条第四号に規定する仮設店舗その他の仮設建築物及び同条第五号に規定する施設を除く。以下この項において同じ。)を地上に設ける場合においては、次の各号に掲げるところによらなければならない。

一 占用物件の地面に接する部分の位置は、法面、側こう上若しくは路端寄り又は歩道(自転車歩行者道を含む。以下この章において同じ。)内の車道(自転車道を含む。以下この章において同じ

。)寄りとする。ただし、占用物件の種類又は道路の構造により、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない限り、分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分とすることができ

二 地面に接しないで設けられる占用物件(法敷、側こう、路端寄り又は歩道内の車道寄り(以下この号において「法敷等」という

。)の上空にある占用物件又はその部分を除く。)の最下部又は地面に接して設けられる占用物件の地面に接しない部分(法敷等の上空にある部分を除く。)の最下部と路面との距離は、四・五

(2) 側溝上の部分

(3) 路端に近接する部分

(4) 歩道（自転車歩行者道を含む。第十一条の七第一項第二号を除き、以下この章において同じ。）内の車道（自転車道を含む。第十一条の七第一項第一号及び第十一条の八第一項第一号を除き、以下この章において同じ。）に近接する部分

(5) 一般工作物等の種類又は道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合にあつては、分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分

ロ 一般工作物等の道路の上空に設けられる部分（法敷、側溝、路端に近接する部分、歩道内の車道に近接する部分又は分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分の上空にある部分を除く。）がある場合においては、その最下部と路面との距離が四・五メートル（歩道上にあつては、二・五メートル）以上であること。

ハ 一般工作物等の種類又は道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合を除き、道路の交差し、接続し、又は屈曲する部分以外の道路の部分であること

二 一般工作物等を地下に設ける場合においては、次のいずれにも適合する場所であること。

イ 一般工作物等の種類又は道路の構造からみて、路面をしばしば掘削し、又は他の占用物件と錯さうするおそれのない場所であること。

ロ 保安上又は工事実施上の支障のない限り、他の占用物件に接

メートル以上とすること。ただし、歩道を有する道路の歩道上においては、二・五メートル以上とすることができる。

2 道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所の地上には、占用物件を設けてはならない。ただし、電線及び電柱については、この限りでない。

3 占用物件を地下に設ける場合においては、左の各号に掲げるところによらなければならない。

一 当該占用の場所は、路面をしばしば掘さくすることのないように計画され、且つ、当該占用物件が他の占用物件と錯さうする虞のないものであること。

二 占用物件は、工事実施上又は保安上支障のない限り、相互に接近していること。

三 占用物件は、地面又は地面にある占用物件に支障のない限り、地面に接近していること。

近していること。

ハ 道路の構造又は地上にある占用物件に支障のない限り、当該

一般工作物等の頂部が地面に接近していること。

三 一般工作物等をトンネルの上に設ける場合においては、トンネルの構造の保全又はトンネルの換気若しくは採光に支障のない場所であること。

四 一般工作物等を高架の道路の路面下に設ける場合においては、高架の道路の構造の保全に支障のない場所であること。

五 一般工作物等を特定連結路附属地に設ける場合においては、連結路及び連結路により連結される道路の見通しに支障を及ぼさない場所であること。

(自転車駐車器具の占用の場所に関する基準)

第十一條の七 法第三十二條第二項第三号に掲げる事項についての第七條第八号に規定する自転車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具(以下この条において「自転車駐車器具」という。)に関する法第三十三條第一項の政令で定める基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

一 車道以外の道路の部分(分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。次條第一項第一号において同じ。)であること。

二 法面若しくは側溝上の部分又は自転車道、自転車歩行者道若しくは歩道上に設ける場合においては、道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該自転車駐車器具を自転車の駐車の用に供したときに自転車又は歩行者が通行す

ることができる部分の一方の側の幅員が道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第十条第三項本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に規定する幅員であること。

2 | 第十条第一号及び第五号の規定は、自転車駐車器具について準用する。この場合において、同条第一号中「地上」とあるのは「地面」と、「地上」とあるのは「地面」と、「地上」とあるのは「地面」と、「次のいずれにも適合する場所（特定連結路附属地の地上に設ける場合にあつては、ロ及びハのいずれにも適合する場所）」とあるのは「ロ及びハのいずれにも適合する場所」と読み替えるものとする。

（原動機付自転車等駐車器具の占用の場所に関する基準）

第十一条の八 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七号第八号に規定する原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（以下この条において「原動機付自転車等駐車器具」という。）に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

- 一 車道以外の道路の部分内の車道に近接する部分であること。
- 二 道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該原動機付自転車等駐車器具を原動機付自転車又は二輪自動車の駐車のために供したときに自転車又は歩行者が通行することができる部分の幅員が道路構造令第十条第三項本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に規定する幅員であること。

2 | 第十条第一号及び第五号の規定は、原動機付自転車等駐車器具について準用する。この場合において、同条第一号中「地上」とあ

るのは「地面」と、「地上を」とあるのは「地面を」と、「次の
 ずれにも適合する場所（特定連結路附属地の地上に設ける場合に
 あつては、口及びハのずれにも適合する場所）」とあるのは「口
 及びハのずれにも適合する場所」と読み替えるものとする。

（道路の占用に関する規定の道路予定区域についての準用）

第十九条の四 第七条から前条までの規定は、道路予定区域に法第三
 十二条第一項各号に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して
 道路予定区域を使用する場合について準用する。

別表（第十九条関係）

第七号第八号に掲げる器具	（略）	占用物件		（略）	占用料
		単位	所在地		
乙地					
丙地					
占用面積	（略）	単位	所在地	占用料	
一平方メ					
ートルに つき一年					
Aに〇・〇一八を乗じて 得た額	（略）	単位	所在地	占用料	
得た額					
（略）					

別表（第十九条の二関係）

第七号第八号に掲げる器具	（略）	占用物件		（略）	占用料
		単位	所在地		
乙地					
丙地					
占用面積	（略）	単位	所在地	占用料	
一平方メ					
ートルに つき一年					
Aに〇・〇一八を乗じて 得た額	（略）	単位	所在地	占用料	
得た額					
（略）					

	(略)
<p>備考</p> <p>一〇六 (略)</p> <p>七 Aは、近傍類似の土地(第七条第九号及び第十号に掲げる施設について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地)の時価を表すものとする。</p> <p>八・九 (略)</p>	(略)

	(略)
<p>備考</p> <p>一〇六 (略)</p> <p>七 Aは、近傍類似の土地(第七条第八号及び第九号に掲げる施設について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地)の時価を表すものとする。</p> <p>八・九 (略)</p>	(略)

高速自動車国道法施行令の一部を 改正する政令（平成一八年政令第三五八号）について

道路局路政課

一 改正の背景

高速自動車国道についてみると、利用台数は、東名高速道路が開通した昭和四四年には、全体で年間九、六〇〇万台だったのが、平成一七年度には、二五億六、〇〇〇万台と飛躍的に伸びており、国民のモビリティの広域化に資するとともに、物流の基幹的役割も果たすなど、国民生活の向上に大きく寄与してきた。

しかしながら、我が国の高速自動車国道における平均インターチェンジ間隔は約一〇kmと、欧米諸国のIC間隔の約四〜五kmに比べ約二倍と長く、また、高速道路が通過する市町村のうち、約三割の市町村においてはICが設置されておら

ず、通過するのみとなっており、高速道路利用の潜在的需要が大きいにもかかわらず、高速自動車国道が十分に活かされていない地域が存在している。

この地域においては、高速自動車国道に併走した一般道路の渋滞問題や地域活性化の観点から実施される大規模イベント時の混雑など様々な社会問題が顕在化し、これらの課題を解決するため積極的な高速自動車国道の利用が求められているところである。

二 改正の概要

上記の背景を踏まえ、高速自動車国道に連結することができる施設として「道路（高速自動車

国道を除く。）と当該高速自動車国道とを連絡する公共用通路であつて、その公共用通路に代わるべき適当な道路がないもの」を高速自動車国道法施行令（昭和三十二年政令第二〇五号。以下「令」という。）第五条に新たに位置づけることとする。

三 改正の必要性

高速自動車国道の一層の積極的な利用を可能とするためには、一般国道や地方道から高速自動車国道へのアクセスの利便性の向上が必要であるが、これを達成するためには追加的な連絡路（インターチェンジ）の整備が不可欠である。

現在、高速自動車国道と連結が可能となる施設として認められているのは、①道路、②一般自動

車道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号。以下「法」という。）第十一条第一号）、③高速自動車国道の利便増進施設（法第十一条第二項）、④③と高速自動車国道を連絡する通路（法第十一条第三号）、⑤飛行場内の公共用通路（令第五条）に限定されていることから、一般国道や地方道からのアクセスの改善のためには、道路法による道路を延長し、連結することとする必要がある。

しかしながら、地域の状況によっては長距離の区間の道路を新たに整備しなければならぬ場合もあり、その場合にはアクセスの改善が実現するまで多額の費用と期間を要することとなる。

一方、SA・PAの中には、高速自動車国道と併走する一般自動車道と連絡する既存の管理用通路（高速道路株式会社施設の道路等と会社施設の施設と連結しているもの）が存在しており、当該通路を延長し、高速自動車国道と連絡することによりインターチェンジとして活用することが可能な箇所がある。

このような対応が可能となれば、少ないコストで短期間に高速自動車国道へのアクセスを改善することが可能となる。

このため、

- ① 国、地方公共団体等が直接一般公衆の共同使用に供する通路としての「公共用通路」

であり、

② 一般国道や地方道とのアクセスを改善するためのものとして「道路（高速自動車国道を除く。）と当該高速自動車国道とを連絡する」公共用通路であつて、

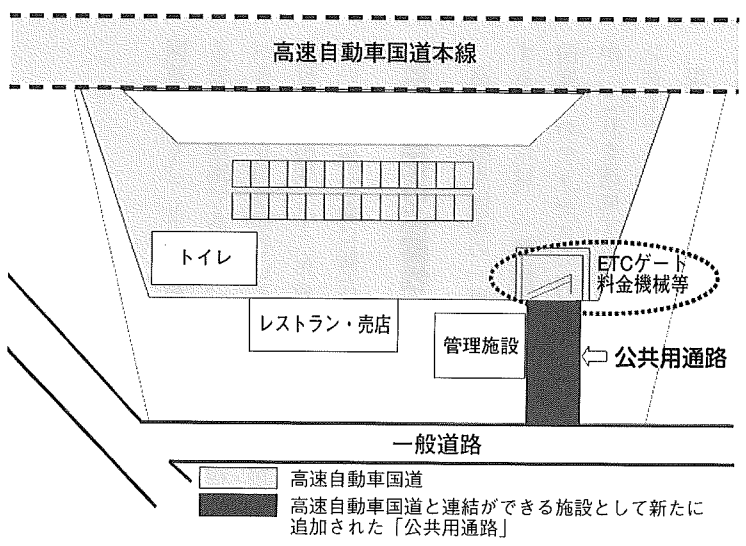
③ 本来、道路によるネットワークは、道路により構成させるべきものであると考えられるため、当該連結させる箇所に公共用通路以外に道路がある場合には、これを連結させれば足りることから、「当該公共用通路と代わらるべき適当な道路がない公共用通路」に限って連結対象として追加することとするものである。

四 施行期日

今回の改正政令については、公布の日（平成十八年十一月二十五日）から施行することとする。

高速自動車国道法施行令の一部を改正する政令案
 ①高速自動車国道法施行令（昭和三十二年政令二百五号）（抄）
 新旧対照条文

改正案	現行
二 一般交通の用に供する通路その他の施設 第五条 法第十一条第一号の政令で定める一般交通の用に供する通路その他の施設は、次に掲げる施設とする。 一 道路（高速自動車国道を除く。）と当該高速自動車国道とを連絡する公共用通路であつて、その公共用通路に代わるべき適当な道路がないもの 二 飛行場内の公共用通路	二 一般交通の用に供する通路その他の施設 第五条 法第十一条第一号の政令で定める一般交通の用に供する通路その他の施設は、飛行場内の公共用通路とする。



図

平成一六年度 道路管理瑕疵実態調査について

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

一 おしごと

道路管理瑕疵実態調査は、調査の開始時期は不明であるが、道路の種類毎の管理瑕疵実態及び道路管理関係訴訟の判決等を把握し、これらを広く道路管理者に紹介することにより、各道路管理者において、今後の道路管理に当たつての留意点等の検討に資し、もって、各道路の構造の保全又は交通の危険防止に資することを目的としている。

また、同調査に当たつては、毎年、全国の各道路管理者（道路管理局）にご協力いただき、各道路管理者からお寄せいただいたデータ等を当該において一月頃に取りまとめ、二月頃各道路管理者に配布している。

平成一六年度道路管理瑕疵実態調査（「以下

「平成一六年度調査」という。）は、本年一月に取りまとめ、二月に配布したところであるが、本稿において、その概要とポイントを紹介する。

二 調査結果の概要とポイント

道路の管理瑕疵により、賠償した事案の件数及び金額について、平成一二年度から一六年度までの五カ年を主に訴訟等と示談に分類し集計したものが「総括表」（表1）である。これは、事故態様分類別（道路管理者別）表2-1から表2-8までを総集計したものである。

表1中、「判決等」とは、判決のほか、裁判上の和解、調停による解決を含む概念として整理したものであり、「示談」とは、道路管理者と被害者等の間の民事上の和解による解決を示してい

る。この表では、賠償金を支払う管理瑕疵事案の中でも、訴訟等による解決は少なく殆どが示談による解決であることが窺える。特に、地方公共団体が管理する道路では、その状況は顕著である。

表2-1以降の調査結果の把握の前提となる事故態様の分類方法は「事故分類表について」に掲げるとおりである。

まず、表1の総括表は、国管理（いわゆる直轄）、公団、公社、地方公共団体（都道府県、指定市、市、町村）の分類による統計である。

1 国が管理する一般国道（表2-2）（図2）

いわゆる直轄管理道路（指定区間道路）では、「穴ぼこ」が最も多く、次いで平成一三年をピークに減少傾向は示しているものの、「落下物」を

瑕疵原因とする事故が多い。以下「安全施設不備」、「落石」、「蓋不全」、「段差」、がそれに続くという傾向が窺える。特に「蓋不全」は平成一五年度まで増加傾向にあったが、一六年度は減少した。「路上障害物」は、毎年一〇件前後でほとんど増減が見られない状況で推移しているが、一六年度は若干減少した。

2 公団が管理する高速自動車国道

又は一般有料道路(表2―3)(図3)

高速自動車国道又は一般有料道路では、「その他」が平成一四年度をピークに一六年は減少しているものの依然として最も多い傾向が顕著である。これは、料金所に設置されている開閉バーの故障等に起因する事故などが挙げられ、近年のETCの普及等に伴い新たに多く見られるようになってきたが、その後の対策により件数が減少したものと考えられる。また、「穴ぼこ」、「路上障害物」、「落下物」は、この「その他」に比べ顕著ではないものの、概ね増加傾向にあり、表の単位目盛の設定を斟酌し、一般国道と照らし合わせれば、依然として、道路本体の構造上の瑕疵としては最も多い事故原因であることが窺える。

3 公社が管理する一般有料道路

(表2―4)(図4)

都道府県道路公社が管理する一般有料道路では、総じて、その年により、事故態様が大きく変動しているように見えるが、「公社」は全国の地方公共団体の公社全てを調査対象としていることから、各公社が管理する道路の地理的特性等の場所的環境や利用実態等を分析しないと傾向について何とも言えない状況である。ただし、全体を通じて、「落下物」、「落石」、「路上障害物」が上位を占めていることが窺える。

4 地方公共団体が管理する一般国道、都道府県道及び市町村道(表2―5)(図5)

地方公共団体が管理する道路では、表2―6以下でもほぼ同様の傾向が窺えるが、「穴ぼこ」と「蓋不全」の上位二つが不動の位置を占めている。地方公共団体の管理する道路の中でも、異なる特徴を見せるのが、都道府県が管理する一般国道・都道府県道(図6)であり、「落石」が全体で年間三〇〇件を超す状況で推移している。これは、都道府県が管理する各道路の地理的特性などの場所的環境にも大きな原因があることが予想される。

事故態様別分類について

分類番号	事故の概要	内 容	分類番号	事件の概要	内 容
1	穴ぼこ	道路の穴ぼこに起因する事故。 例：道路上の穴ぼこ、走行に伴う道路の陥没	9	工事不全	道路工事中の通行車両等に対する安全確保の方法が悪かったために発生した事故。 例：工事中、工事箇所等を標示する標識等の不備、保安施設の損壊（工事中の段差、穴ぼこに起因する場合は工事中の安全確保が悪かったものとしてこの分類に入れる）
2	段 差	道路の段差に起因する事故	10	安全施設不備	ガードレール、標識等の安全施設の不備に起因する事故。（交通安全施設とは、道路構造令第31条に規定するものをいう。） 例：柵、ガードレール、照明施設、視線誘導標、駒止め、道路標識、道路反射鏡
3	蓋不全	側溝、マンホール、排水口、通風口等の蓋、グレージング等に起因する事故。 例：側溝の蓋損壊、不存在、鉄板と路面との段差、グレージングの巻き込み、支持部分の欠損による蓋部分の陥没	11	脱 橋	橋梁の流出・損壊に起因する事故。
4	スリップ	路面凍結、流出土砂、排水施設の不全等に起因するスリップ。 例：凍結によるスリップ、路面水に起因するスリップ、鉄蓋上のスリップ	12	落下物直撃	樹木・枝・雪氷・道路標識等が倒壊・落下等して通行車両、歩行者等に直撃した事故。 （落石、崩土による件は7に分類し、安全施設による件はこの分類に入れる。）
5	道路崩壊1	道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する事故。	13	その他	上記以外の道路の設置管理の瑕疵に起因する事故。
6	道路崩壊2	道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田畑等に損害を与えた場合。			
7	落 石	落石、崩土に起因する事故。 例：道路区域外から道路上への落石・崩土、道路区域内法面からの落石・崩土			
8	路上障害物	路上放置物、路上落下物（落石・崩土を除く）、道路の通行・通過の際の障害物放置に起因する事故。 例：放置車両・走行車両からの落下物、工事に際しての土砂放置・倒木・歩道上の雑草繁茂			

- ①賠償件数及び金額について
年度内に最終したものを書上している。
したがって、年度内に最終していない案件は、含まれていない。
- ②道路管理者について
市には、東京23区が含まれている。
- ③処理区分について
「判決等」とは、判決、裁判上の和解、調停などをいう。

表1 総括表

道 路 管 理 者	処 理 区 分	12年		13年		14年		15年		16年		合 計		
		件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	
国土交通大臣	判決等	1	449,480	6	0	2	0	5	53,582	2	0	16	503,062	
	示談	127	161,016	151	45,234	107	199,550	144	37,490	144	41,025	673	484,315	
	計	128	610,496	157	45,234	109	199,550	149	91,072	146	41,025	689	987,377	
公 団	判決等	0	0	2	17,038	0	0	2	2,582	1	250	5	19,870	
	示談	61	15,651	80	81,442	249	73,655	178	46,981	207	74,654	775	292,383	
	計	61	15,651	82	98,480	249	73,655	180	49,563	208	74,904	780	312,253	
公 社	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	示談	19	7,974	17	9,261	26	3,859	19	3,885	20	8,797	101	33,776	
	計	19	7,974	17	9,261	26	3,859	19	3,885	20	8,797	101	33,776	
地 方 公共団体	判決等	20	241,520	24	43,709	17	73,584	17	215,722	26	181,557	104	756,092	
	示談	3,365	614,542	3,332	653,278	3,486	613,385	4,256	595,217	3,339	569,580	17,778	3,046,002	
	計	3,385	856,062	3,356	696,987	3,503	686,969	4,273	810,939	3,365	751,137	17,882	3,802,094	
内 訳	都道府県	判決等	8	123,751	6	20,347	7	47,756	7	196,703	7	66,670	35	455,227
		示談	1,060	209,109	1,109	242,206	1,120	274,920	1,416	232,340	1,132	225,776	5,837	1,184,351
		計	1,068	332,860	1,115	262,553	1,127	322,676	1,423	429,043	1,139	292,446	5,872	1,639,578
	政令指定市	判決等	1	2,721	1	5,173	2	12,931	2	1,352	4	44,667	10	66,844
		示談	258	42,365	268	61,835	281	46,858	267	58,525	291	44,369	1,365	253,952
		計	259	45,086	269	67,008	283	59,789	269	59,877	295	89,036	1,375	320,796
市町村	判決等	11	115,048	17	18,189	8	12,897	8	17,667	15	70,220	59	234,021	
	示談	2,047	363,068	1,956	349,237	2,085	291,607	2,573	304,352	1,916	299,435	10,576	1,607,699	
	計	2,058	478,116	1,972	367,426	2,093	304,504	2,581	322,019	1,931	369,655	10,635	1,841,720	
全国計	判決等	21	691,000	32	60,747	19	73,584	24	271,886	29	181,807	125	1,279,024	
	示談	3,572	799,183	3,580	789,215	3,868	890,449	4,597	683,573	3,710	694,056	19,327	3,856,476	
	計	3,593	1,490,183	3,612	849,962	3,887	964,033	4,621	955,459	3,739	875,863	19,452	5,135,500	

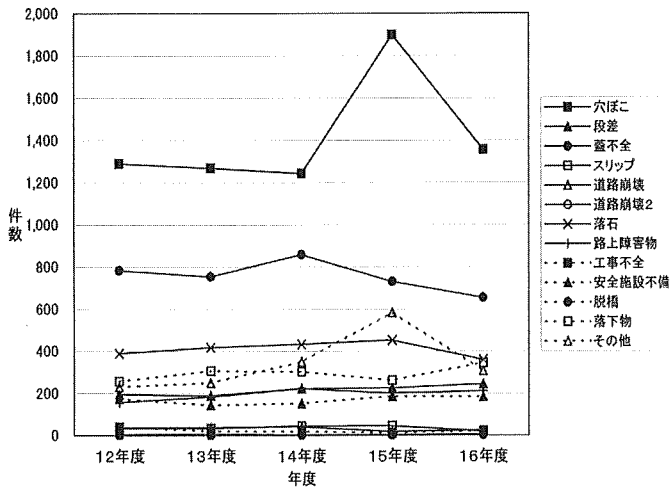


図1 全道路

表3-1

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	1,291	1,269	1,244	1,900	1,357
段差	196	189	221	225	244
蓋不全	784	754	858	731	655
スリップ	34	33	44	45	22
道路崩壊	37	37	41	19	26
道路崩壊2	4	7	2	2	6
落石	389	418	433	452	360
路上障害物	157	183	223	201	210
工事不全	40	21	18	13	21
安全施設不備	174	144	151	185	184
脱橋	0	1	1	3	3
落下物	257	306	302	262	344
その他	230	250	349	583	307
合計	3,593	3,612	3,887	4,621	3,739

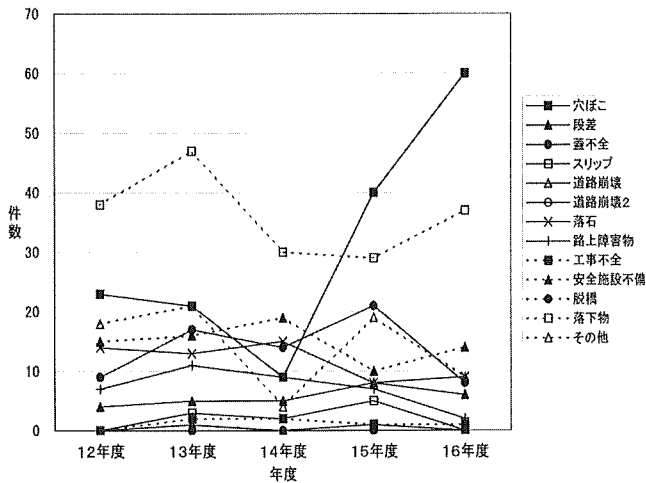


図2 一般国道(国管理)

表3-2

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	23	21	9	40	60
段差	4	5	5	8	6
蓋不全	9	17	14	21	8
スリップ	0	3	2	5	0
道路崩壊	0	1	0	1	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落石	14	13	15	8	9
路上障害物	7	11	9	7	2
工事不全	0	2	2	1	1
安全施設不備	15	16	19	10	14
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	38	47	30	29	37
その他	18	21	4	19	9
合計	128	157	109	149	146

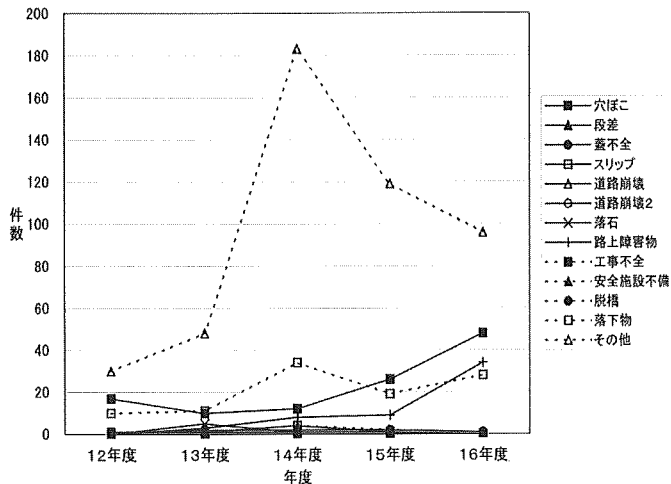


図3 高速自動車国道・一般有料道路(公団管理)

表3-3

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	17	10	12	26	48
段差	1	1	1	1	0
蓋不全	1	2	2	2	1
スリップ	1	1	4	1	0
道路崩壊	0	0	0	0	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落石	0	5	1	1	0
路上障害物	0	3	8	9	34
工事不全	0	0	0	0	0
安全施設不備	1	1	4	2	1
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	10	11	34	19	28
その他	30	48	183	119	96
合計	61	82	249	180	208

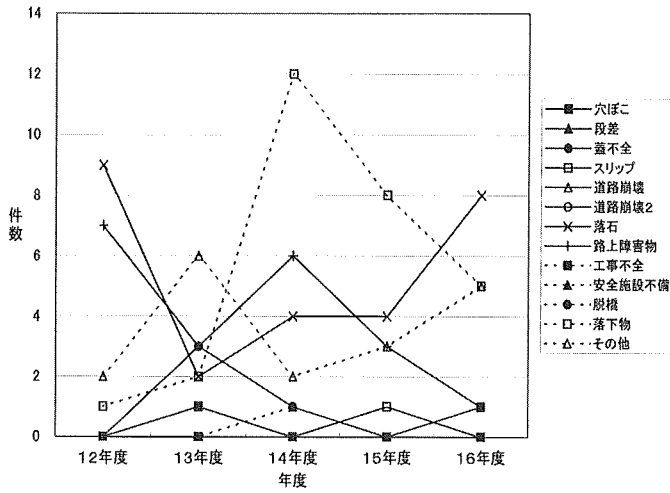


図4 一般有料道路 (公社管理)

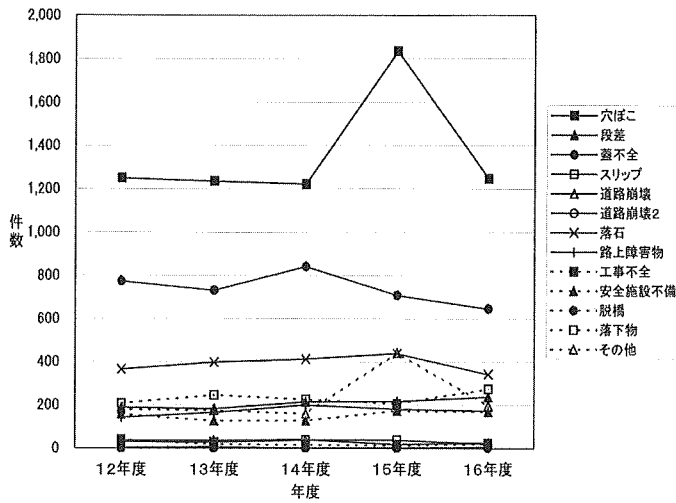


図5 一般国道 (都道府県・政令指定市管理)・都道府県道・市町村道

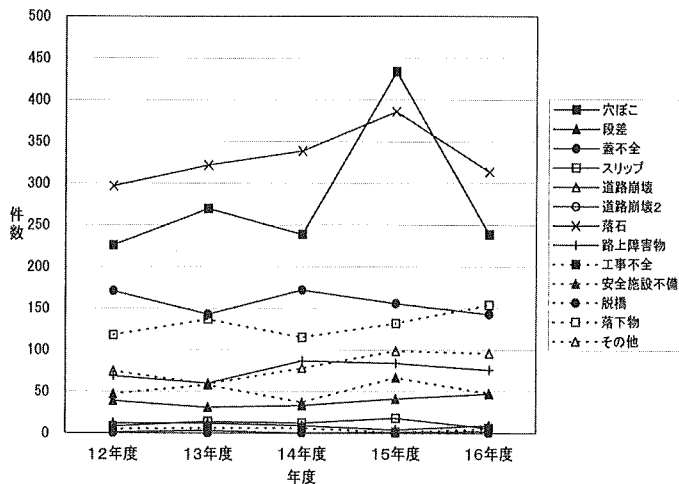


図6 一般国道 (都道府県管理)・都道府県道

表3-4

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	0	1	0	0	1
段差	0	0	0	0	0
蓋不全	0	3	1	0	0
スリップ	0	0	0	1	0
道路崩壊	0	0	0	0	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
路上障害物	7	3	6	3	1
工事不全	0	0	0	0	0
安全施設不備	0	0	1	0	0
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	1	2	12	8	5
その他	2	6	2	3	5
合計	19	17	26	19	20

表3-5

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	1,251	1,237	1,223	1,834	1,246
段差	191	183	215	216	238
蓋不全	774	732	841	708	646
スリップ	33	29	38	38	22
道路崩壊	37	36	41	18	26
道路崩壊2	4	7	2	2	6
落石	366	398	413	439	343
路上障害物	143	166	200	182	173
工事不全	40	19	16	12	20
安全施設不備	158	127	127	173	169
脱橋	0	1	1	3	3
落下物	208	246	226	206	274
その他	180	176	160	442	197
合計	3,385	3,356	3,503	4,273	3,365

表3-6

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	226	270	239	434	239
段差	39	31	33	41	47
蓋不全	171	143	172	156	143
スリップ	8	14	12	18	6
道路崩壊	12	12	9	4	9
道路崩壊2	1	3	0	1	2
落石	297	322	339	386	314
路上障害物	69	60	87	84	76
工事不全	5	6	6	1	5
安全施設不備	47	68	37	67	48
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	118	137	115	132	154
その他	75	59	78	99	96
合計	1,068	1,115	1,127	1,423	1,139

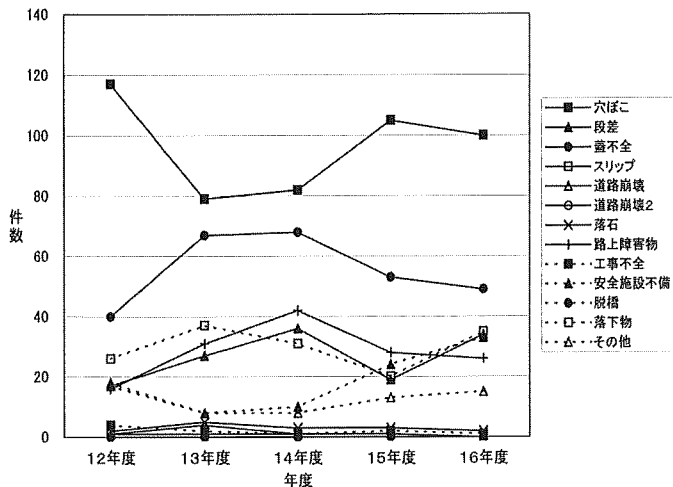


図 7 一般国道・都道府県道・市道 (政令指定市管理)

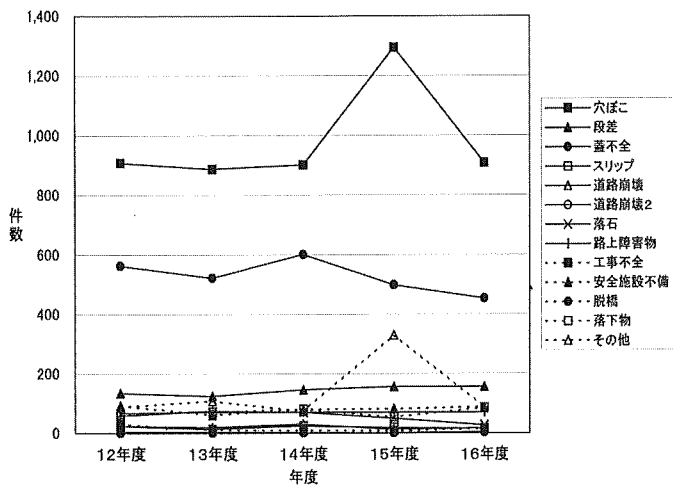


図 8 市町村道

表 3-7

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	117	79	82	105	100
段差	17	27	36	19	34
蓋不全	40	67	68	53	49
スリップ	1	1	1	1	0
道路崩壊	1	4	1	1	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落石	2	5	3	3	2
路上障害物	16	31	42	28	26
工事不全	4	2	1	2	1
安全施設不備	18	8	10	24	33
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	26	37	31	20	35
その他	17	8	8	13	15
合計	259	269	283	269	295

表 3-8

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
穴ぼこ	908	888	902	1,295	909
段差	135	125	146	156	157
蓋不全	563	522	601	499	454
スリップ	24	14	25	19	16
道路崩壊	24	20	31	13	17
道路崩壊2	3	4	2	1	4
落石	67	71	71	50	27
路上障害物	58	75	71	70	71
工事不全	31	11	9	9	14
安全施設不備	93	61	80	82	88
脱橋	0	1	1	3	3
落下物	64	72	80	54	85
その他	88	108	74	330	86
合計	2,058	1,972	2,093	2,581	1,931

三 ねらい

道路は、供用されている以上、歩行者、自転車、車両の大小を問わず、二四時間、交通の用に供しており、広く一般の利用者においても、道路が「通常有すべき安全性を欠く」(最判昭和四五年八月二〇日高知国道落石事件)ものとの到底考えられず、道路は原則として安全であるとの認識をもって利用している。一方で、歩行者や大型車両運転手など道路利用者又は天候や地形等周辺事情ごとに、各々の利用者が払うべき通常の注意義務や場所的環境等に応じた「安全性」の概念には差があるものと考えられており、营造物の瑕疵の判断に当たっては、「構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべき」(最判昭和五三年七月四日大阪国際空港事件)とのメルクマールが判例上も定着していることは広く知られている。本調査結果が多量なりとも各道路管理者の参考となり、今後の適正な道路管理の一助となれば幸いである。

最後に、御多忙の折、当課の依頼により、情報提供をしていただいている地方公共団体を始めとする各道路管理者に、この場をお借りして御礼を申し上げます。

占用物件の移設補償について

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員 珍しく静かだけど、気分でも悪いの？

大野係員 すみません、占用物件の移設補償について調べているので、少し静かにしておいてもええませんか。

坂上係員 そうだったの。それなら、少しテストしてあげるわ。まず、監督処分により、占用物件の移設を命じるケースとしてはどのようなものがある？

大野係員 はい、道路法第七十一条第二項に規定されています。まず、第一号として、道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合が規定されています。これは、道路の拡幅工事などにより支障となる電柱を移設させる場合などがその典型です。

坂上係員 うん、いいわね。続けて。

大野係員 はい。次に、第二号として、道路の構造又は交通に著しい支障が生じた場合が規定されています。交通量の激増や通行車両の大型化

などに伴い、占用物件が道路の構造又は交通に著しい支障が生じている場合などが該当します。

最後に、第三号として、道路の管理上の事由以外の事由に基づく公益上やむを得ない場合が規定されています。砂防工事や鉄道工事などにより、占用物件の撤去が必要となった場合などが該当します。

坂上係員 そのとおりね。応用編だけど、道路工事のために必要となった電柱の移設工事に伴い必要となった既設地下埋設物件の移設、いわゆる玉突き移設を命ずる場合はどうかしら？

道路法

(道路管理者等の監督処分)

第七十一条 道路管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、この法律又はこの法律に基づく命令の規定によって与えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若し

くは工事の中止、道路（連結許可等に係る自動車専用道路と連結する施設を含む。以下この項において同じ。）に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件により生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。

一～三 (略)

2 道路管理者は、左の各号の一に該当する場合においては、この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認を受けた者に対し、前項に規定する処分をし、又は措置を命ずることができる。

一 道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合

二 道路の構造又は交通に著しい支障が生じた場合

三 前二号に掲げる場合の外、道路の管理上の事由以外の事由に基づく公益上やむを得ない必要が生じた場合

3～7 (略)

大野係員 その場合は、電柱の移設工事が原因となるので、第三号の「道路の管理上の事由以外の事由」ではないかと思うのですが…

坂上係員 急に歯切れが悪くなったわね。この場合、占用場所の調整の必要を生じたのは道路工事であることから、道路管理者が移設を命じる根拠は第一号の「道路に関する工事のため」になると考えられるのよ。

大野係員 なるほど…

坂上係員 それじゃあ、次に監督処分に伴う損失の補償の考え方を整理してみましよう。まず、

道路法ではどうなっている？

大野係員 道路法第七十二条第一項に規定されています。第七十一条第二項第二号又は第三号の規定による監督処分の場合には、道路管理者は通常受けるべき損失を補償しなければならないと定められています。

(監督処分に伴う損失の補償等)

第七十二条 道路管理者は、第二十四条又は第三十二条第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可を受けた者が前条第二項第二号又は第三号の規定による処分によって通常受けるべき損失を補償しなければならない。

2、3 (略)

坂上係員 第一号の規定による監督処分の場合

は？

大野係員 第七十二条に補償の規定が設けられていないので、補償する必要はないんじゃないですか？

坂上係員 確かに、第一号の場合には補償の規定が設けられていないんだけど、これは道路に関する工事に伴い占用物件の移設が命じられるのは、道路を占有することに伴う内在的な制約であり、道路管理者に補償する義務はないと考えられているからなの。だけど、道路に関する工事の場合であれば、一切補償しなくてもよいということではなく、社会通念上の受忍義務の

範囲を超える損失があると認められるときは、道路管理者が補償しても差し支えないと考えられているのよ。

大野係員 どのような場合が考えられるんでしょうか？

坂上係員 移設形態の特殊性等から通常の移設に比べて、移設工事が著しく多額となる場合や長期占用を期待している公益事業者等の占用物件を、短期間に再移設させるような場合などが該当すると考えられるわね。

大野係員 道路工事に伴う占用物件の移設についてはさまざまなケースが想定されるので、道路管理者にとって、補償を行うかどうかは非常に判断が難しいところですね。

渡邊課長 そうですね。「社会通念上の受忍義務の範囲」の基準を一律に設定することは非常に難しいと考えられるので、道路管理者としては、個々具体のケースに応じて判断せざるを得ません。

この際、さきほど、坂上さんも言っていました。①移設形態、占用規模、占用物件の種類等からみて又は占用者の経営規模等からみて移設費用が著しく多額となるかどうか、②占用物件の種類等からみた占用経過年数の長短が、大きな判断要素になるでしょう。

具体の処理に当たっては、道路に関する工事が修繕等常態的なものである場合又は具体的な

道路計画が占用許可条件に明示されている場合若しくは占用者に道路に関する工事の客観的な予測可能性があった場合を除いて、これらの判断要素のうち関係するものを総合的に判断することが必要でしょう。

大野係員 占用物件の移設が生じた場合、道路管理者、占用者双方にとって、事務負担や費用負担などの影響が出ることになりますね。

渡邊課長 そのとおり。ですから、道路管理者は地方連絡協議会などの場を活用するなどして、例えば、個々の道路工事に至る前から、特に大規模な道路工事の予定については、早い段階から関係する占用者に情報を提供するなどして、移設の必要性を可能な限り低減させることに努めていくべきでしょうね。

坂上係員 ところで、どうして占用物件の移設補償について調べていたの？

大野係員 明日の会議で研修講師を頼まれていたんですよ。おかげさまで十分に準備することができました。ありがとうございます。

坂上係員 よかったわね。明日はしっかりとがんばってね。

京都市における放置自動車対策について

京都市建設局道路部放置車両対策課

一 はじめに

現代社会において自動車は、輸送や交通手段として、市民生活や経済活動の中で重要な役割を担っているが、一方で道路や河川などに自動車が放置されている状況が生じている。

このような放置自動車は、著しく美観を損ね、地域住民に不快感を与えるばかりでなく、放火や事故の原因、歩行や自動車交通の妨げになるなど、様々な問題を引き起こすことから、早急な撤去が望まれている（写真1～4）。

現在、京都市においては、「京都市自動車放置防止条例」に基づき、放置自動車に対する取組みを行っている。

二 京都市の

取組み概要

1 条例施行以前

道路、公園、河川など、それぞれの管理者が道路法、都市公園法、河川法などに基づき個別に撤去・処分を行ってきた。しかしながら、自動車の特徴として一台一台が相当の大きさを持ち、かつ高い財産性をもっていること、また、自動車の登録名義人と所有者が一致



写真1



写真2



写真3



写真4

しない場合があることなどから撤去・処分に至るまでの調査や手続が容易でなく、放置された状態が長期にわたる場合があった。
また、私道など道路法等の及ばない土地につい

ては、撤去を行うための明確な根拠規定がないため、対応に苦慮していた。

2 条例施行以後

平成一四年四月一日に京都市自動車放置防止条例を施行した。

条例の主な特徴は次の三点である。

(1) 自動車の放置防止の目的の明確化
〈目的〉

- ① 犯罪及び事故の防止
- ② 都市の美化の推進

- ③ 良好な都市機能の維持
適用範囲の拡大
〈具体例〉

① 市道に加えて私道部分（不特定多数の通行等の状況がある）も対象とする。

② 自動車のみではなく、自動二輪（一二五cc以上）及び重機も対象とする。

③ ナンバープレートのある自動車（従来はプレートなしのみ対象）も対象とする。

(3) 「廃自動車認定基準」の適用による迅速な処理
〈基準の概要〉

- ① 所有者の投棄の意思及び客観的状況の判断
 - ② 二週間以上の管理・使用の形跡の確認
- また、この条例に基づく実際の撤去業務の流れは図である。

三 廃自動車認定基準について

放置自動車の所有者が判明しない等により自主撤去が望めない場合、廃自動車認定基準に該当すると認められるときは、認定の決定をしたうえで当該廃自動車を撤去できるものとしている。

この認定基準については、条例施行に向け、「廃自動車認定等委員会」で審議のうえ策定されたものであり、放置自動車の迅速な処理を促進するものとなっている。

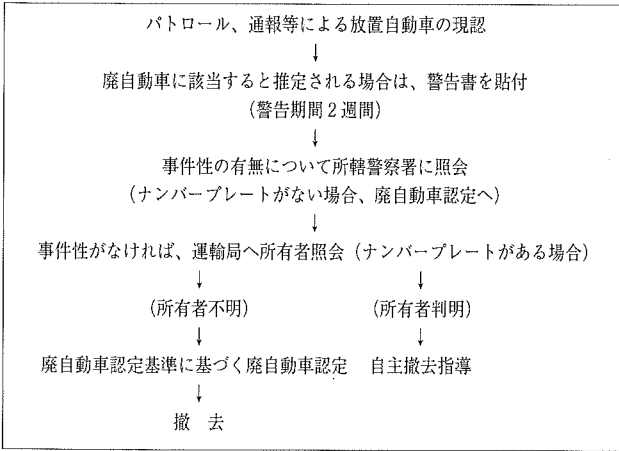


図 条例に基づく撤去業務の流れ

〈基準の考え方〉

1 放置されている自動車の所有者等の放棄の意思の推定

「ナンバープレートが外されている」等の四項目のうち、一項目以上に該当することで、1の推定が行えるものとしている。

2 放置されている自動車の客観的状況

自動車の外形的な状況（破損等）や使用の形跡の状況等の一項目のうち、二項目以上に該当することで、2の確認が行えるものとしている。

以上の考え方により廃自動車に該当するか否かの判断を行い、放置自動車がその本来の用に供することが困難な状況にあり、不要物であることを認定し、撤去の妥当性を確保している。

四 廃自動車認定等委員会について

条例に基づき設置され、市長の諮問に応じ、必要事項を調査及び審査するとともに、市長に対し、意見を述べるものである。

学識経験者、関係業界・行政団体の代表等によって構成されており、前項で述べた「廃自動車認定基準の策定」の他、本市が公共の用に供する場所以外の場所（私有地等）への自動車の放置による安全の確保等に著しい支障が生じ、又は生じるおそれがあるかどうかの認定及びその他市長が必

要と認める事項の審議をお願いしている。

年一回の定例の他、必要に応じ開催される。

五 撤去の実績・動向

1 撤去実績（表参照）

2 撤去の動向

撤去台数については、通減傾向にある。

「自動車リサイクル法」の施行に伴う効果、ディーラー、ユーザーを含めて環境保全への意識が定着してきたことも考えられるが、鉄需要の増大等の外的要因も否めず、長期的なトレンドとなるかは不明である。

六 今後の取組み・課題

全体的には、条例の制定、とりわけ「廃自動車の認定」の考え方により、条例制定前に比べ迅速な対応が図れている。

自主撤去促進のための、所有（使用）者の追跡調査、指導の取組みをしっかりと行うべきだという課題がある一方で、地域からは早急な対応に対する強い要望があるというジレンマがある。

また、私有地における撤去の実施にあたっては、必要性や土地管理者の処理の可否等を慎重に検討しながら行う必要があるが、緊急の対応が求められるケースもある。

現在、私有地の撤去について

は、基本的には土地管理者の管理責任において処理されるべきものとしながら、土地管理者での対応が困難であり、安全の確保、美観の維持に支障が生ずる場合には、本市での撤去も検討するものとしている。私有地における撤去の可否については、個別ケースごとに「廃自動車認定等委員会」の審議を経るものであるが、頻繁に委員会の開催を行うことは困難である。

放置により相当の危険を生じる場合や周辺住民の生活に重大な影響を及ぼす場合等に即応できる手続のありかたを検討する必要がある。

条例に基づき放置自動車の撤去業務は比較的新しい事業であるため、業務マニュアルの整備が十分ではない状況があり、今後「廃自動車認定等委員会」での審議を重ねながら、課題の整理を図っていきたいと考えている。

表 廃自動車撤去実績

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度（9月末）
撤去台数	822台	821台	456台	307台	195台

北九州市における

放置自動車の現状について

北九州市建設局総務部管理課

一 北九州市における放置自動車の状況

放置自動車は、まちの美観を損なうばかりでなく、公共の場所の機能の低下や通行の障害となり交通事故を誘引することもあり、市民の生活環境の悪化、良好な都市環境の形成を脅かすものである。

放置自動車については、その多くが市民や警察からの通報や道路等のパトロールなど、市の調査によって判明している。

北九州市の放置自動車の処理実績（図1）をみると、平成八年度から平成一三年度までは、ほぼ横ばいの状況にあり、平成一三年度から平成一五年度にかけて増加傾向にあった。増加の要因としては、鉄スクラップ価格の低下等による使用済自動車の処理の有償化が考えられる。

その後、平成一六、一七年度においては、対前年度比四割減であり、かなりの減少と言える。この要因については、次のようなことが考えられる。

- ① 平成一七年一月に本格施行された「使用済自動車の再資源化等に関する法律」（自動車リサイクル法）により、リサイクル料金を新車購入時や車検を受ける際に納めなければならなくなり、廃車時に登録処理業者が使用済自動車の引取りを行った際、一定期間内に情報管理センターに電子報告を行い、当該センターが使用済自動車の廃棄から処理までを一元管理することとなったこと。

② 鉄スクラップ価格が国内製造業の活況や中国の経済高度成長など、東アジア地区の需要増により高騰していること。

以上の状況を背景に自動車の放置、不法投棄といった不適正な処理が減ったのではないかと考えている。

二 要領・条例の制定による

放置自動車対策

1 要領の制定

昭和四八年一月一日に市の管理する道路の保全と交通の安全を確保することを目的に「放置車両処理要領」を制定し、これに基づき放置自動車対策に取り組んできた。

しかしながら、この要領の適用対象地は市の管理する道路に限ったものであり、道路以外の場所にあつては引き続き民事による処理しかできず、撤去することが非常に困難であること等の課題が

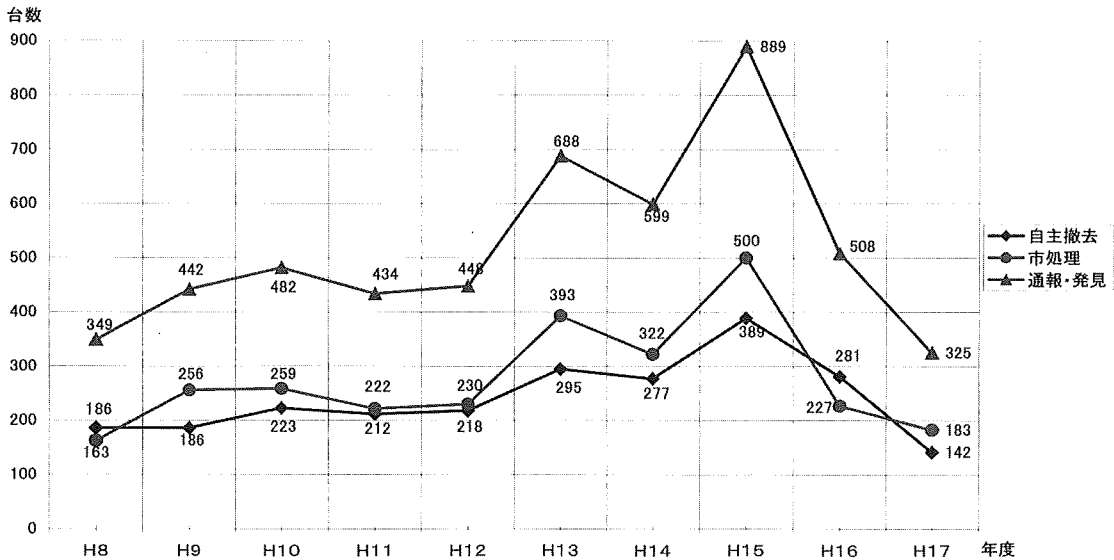


図1 放置自動車処理実績（平成8年度～平成17年度）

残るものであった。

2 条例の制定

放置車両処理要領による道路上の放置自動車の処理の経験を踏まえ、「市の美観を維持し、良好な都市景観の形成を図るとともに、市民の快適な生活環境を確保すること」を目的として、平成一二年一二月一三日に「北九州市放置自動車発生の防止及び適正な処理に関する条例」を制定し、平成一三年四月一日から施行した。

これにより、市が管理する公園や河川など道路以外の場所でも処理ができることとなり、従来の放置車両処理要領に比べ適用対象地が広がったことや、廃物認定の明確な基準を設け、所有者が不明で投棄が明らかな放置自動車について、廃物として認定されたものは、ゴミとして廃棄することができるようになった。

また、市、事業者及び市民の責務規定を設けたことによる放置自動車に対する意識の高揚や、罰則の規定等による自動車の放置に対する抑止効果など、放置自動車に対する有効な取組みを多面的に行うこととした。

三 放置自動車の処理の流れ

1 「北九州市放置自動車の発生防止及び適正な処理に関する条例」による処理

市の区域内で放置された自動車を発見又は通報（図2①）を受けた場合、各区役所の担当者が現地で放置された場所や自動車の状況等の調査（図2②）を行う。このとき、放置された場所が道路、公園、河川など公共の場所であれば、当該自動車の放置が一〇日以上であることを確認するとともに、警告書を貼付（図2③）する。

放置自動車の撤去については、原則として所有者等が行うべきものであるため、警察等関係機関に所有者等の照会（図2④）を行う。このとき放置自動車が盗難車など警察関係法規の適用を受けるものであれば所轄警察署において処理することになる。

調査の結果、所有者等が判明した場合（図2⑤）は、所有者等に対し、撤去指導、勧告（図2⑥）、命令（図2⑦）を行い、従わないときは公表（図2⑧）、罰則（図2⑨）の規定が適用される。今のところ撤去命令、罰則までの例はなく、粘り強い撤去指導により所有者等が移動している。

また、所有者等が判明しない場合（図2⑩）は、「放置自動車廃物判定委員会」が作成した廃物判定基準表により廃物の判定を行い、廃物認定されたもの（図2⑪）は、市が撤去（図2⑫）する。市が処

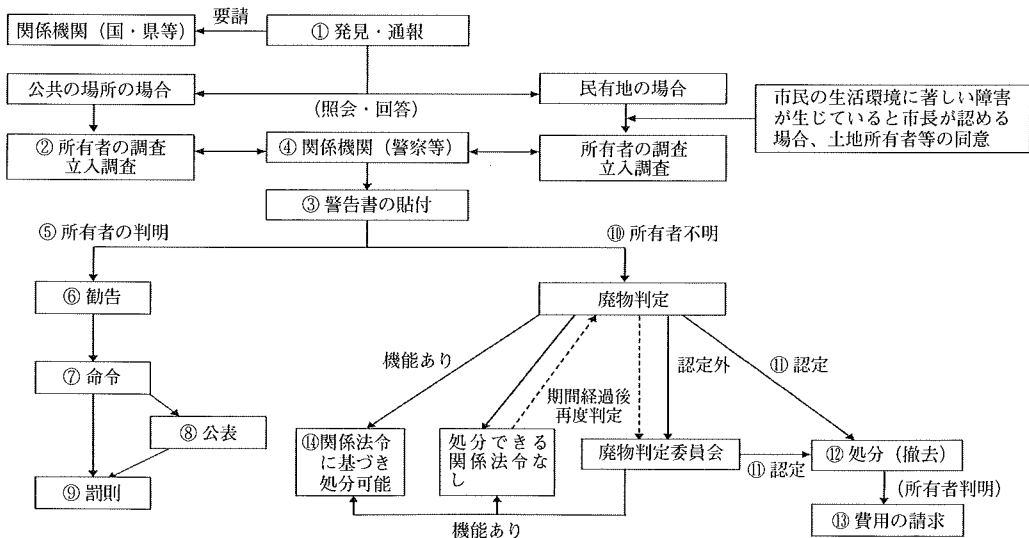


図2 条例に基づく処理フロー

て現地の確認を速やかに行い、その上で、土

ついているケースもある。

ここでいう「市民の生活環境に著しい障害が生じているとき」とは、私道で一般交通の用に供されている場所において、「放置自動車等が市民の通行等に対して著しい障害を与えていると認めるとき」や「放置自動車等により道路の視界が妨げられる等、道路交通に影響を与えていると認めるとき」等である。

うことができる。

等々の同意を得て、条例の手續にそって処分を行うことができる。

2 私有地の対応

理を行った後所有者等が判明した場合は、処理に必要な費用を当該所有者等に請求(図2⑬)することとしている。

四 今後の課題

地所有者等が適切な対応が行われるように、処理手続きの助言、関係法令の説明、警察等の関係機関の紹介など、側面から支援していくこととしている。

自動車リサイクル法の施行や鉄スクラップ価格の高騰により、放置自動車の台数が減少している状況にあるが、車検切れによる放置、盗難車や悪質業者による不法投棄などは、引き続き懸念されるところである。

このように条例に基づき放置自動車の処理を行っているものの、所有者等の調査の手續や所有者等に対する撤去指導などに時間を要し、放置自動車の発見の通報を受けた後も近隣住民から引き続き苦情があがることもあり、放置自動車の発見から撤去までの期間の短縮について、課題の一つと考えている。

また、道路の巡視や啓発活動を行うことにより、より多くの人の市民や事業者、条例の周知や土地管理者等が自動車を放置されないよう、適切に管理する環境づくりも必要と考えている。

今後とも、市民や警察等の関係機関とも連携し、放置自動車の発生防止と、一層、迅速な処理に努めて参りたい。

十分な幅員が確保された歩道脇の無蓋の側溝における 自転車転落事故で道路管理の瑕疵が争われた事例

— 静岡県道自転車転落事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成一七年二月一日

静岡地方裁判所 請求一部認容（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項の营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵があつたか否かは、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものである。

今回の事例紹介は、自転車走行中、十分な幅員が確保された歩道脇の無蓋の側溝に転落した原告が、道路管理者に対し、国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償を請求した事件を取り上げ、道路の通常有すべき安全性についての裁判所における判断を紹介することとする。

一 事案の概要等

1 請求

被告は、原告に対し二、六〇六万円及びこれに対する本件事故の日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

2 事案の概要

本件は、原告が自転車走行中、被告が管理する道路の無蓋の側溝に転落し怪我をしたと主張して、被告に対し、国家賠償法二条一項に基づき損害賠償金の支払とこれに対する事故の日から民法所定年五分の割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

(1) 争いのない事実

① 静岡県藤枝市小石川町県道藤枝大井川線

（以下「本件県道」という。）の東側歩道脇側溝（以下「本件事故現場」という。）は、被告が管理する。

② 原告は、平成一二年三月五日午後八時一〇分ころ、自転車を運転して本件事故現場を南から北に進行中、蓋が破損し取り外された状態の無蓋の側溝部分に転落し、顎を前方の蓋に衝突させ、下顎骨折、オトガイ、下唇裂傷、歯牙脱臼の傷害を負った（以下「本件事故」という。）。

③ 原告は、上記傷害の治療のため、平成一二年三月五日から同年四月一七日まで、平成一四年二月二五日から同年三月七日までそれぞれ藤枝市立病院口腔外科に入院し、平成一二年四月一八日から平成一五年五月一四日まで（実通院日数五〇日）同病院に

通院し、平成一四年三月二〇日から同年九月一三日まで（実通院日数一九日）歯科医院に通院した。

二 主な争点と当事者の主張

1 主な争点

争点1 被告に、本件事故現場の側溝を無蓋のまま放置した管理の瑕疵があるか。

争点2 原告に過失があるか。過失相殺の割合はどの程度か。

2 当事者の主張

(1) 争点1 被告に、本件事故現場の側溝を無蓋のまま放置した管理の瑕疵があるか。

① 原告の主張

本件県道には、幅員二・五mの歩道が設置されており、側溝部分を含め歩行者の通行や自転車による通行が可能である。自転車が歩道を走行することは、歩行者の通行に危険を及ぼすような走行をしない限り、事実上の規範として広く社会的に容認されている。また、自転車や歩行者が側溝上を通行することも当然に予測される。したがって、本件県道の管理者である被告は、このような側溝上を走行する自転車や歩行者があることを予測して、危険が及ばないよう側溝に蓋をし、あるいは、

転落防止のための防護柵を設置する等の適切な管理をするべきである。

被告は、本件事故現場の側溝が無蓋のままであることを放置し、何らの転落防止のための措置をしていなかったから、管理の瑕疵がある。

② 被告の反論

本件県道は、一車線の幅員二・八mの片側一車線の道路であり、自動車走行上、十分な幅員のある道路である。本件県道には両側に歩道があり、東側歩道の幅員は二・五mであり、歩行者のみならず自転車で走行するにも十分な安全が確保されている。歩行者や自転車は、通常この歩道を通行している。本件事故現場は、この歩道の脇にある幅約七〇cmの側溝部分である。以上によれば、この側溝は、もっぱら雨水等の排水を目的とし、歩道の幅員確保のために側溝上を歩行者や自転車が通行することを本来予定しているものではない。したがって、上記の側溝を自転車で走行することは、本来の用法に基づくものではない。また、原告は、道路交通法一七条、一八条に違反して歩道脇の側溝側端を走行した。本件事故現場は、側溝の西側に電柱があり、東側にフェンスが設置されていて、その間わずか八三cm程度の隙間しかなかった。しかも、

本件事故現場南側手前の側溝上には、隣家の備品等が置かれ、事実上も側溝上を歩行者や自転車が通行していたとは考えられず、その必要性もまったくなかった。原告は、十分走行することが可能な歩道があるのに、上記の電柱とフェンスの隙間を自転車ですり抜けようとしたものであるが、前記のとおりこのような走行をする必要性はなんらなく、常識的には考えられない走行をした。

本件事故現場には、電柱に街灯が設置されており、本件事故当時、本件県道には相当量の通行車両があり、そのライト等によって、本件事故現場の状況が確認することができる程度の明るさがあった。したがって、原告が本件事故現場の側溝に蓋がないことを確認することは、比較的容易であったから、原告が本件事故を回避することは比較的容易であった。我が国の現在の道路事情に照らせば、市街化区域内の舗装道路でも無蓋側溝や一部分だけ有蓋の側溝は珍しくなく、側溝上を自転車で通行する原告としては、蓋の有無を注視して運行上の安全を確認しながら通行すべきである。

被告は、本件事故現場において、従前同様の事故があったとの報告を受けていない。

以上によれば、本件事故現場の側溝に蓋がなく、また、転落防止措置を講じていなかった

たことは、何ら瑕疵にあたるものではない。

- (2) 争点2 原告に過失があるか。過失相殺の割合はどの程度か。

① 被告の主張

原告の走行は、道路交通法に違反すること、原告は、何らの必要性がなく、常識的には考えられない側溝上のわずかな隙間をすり抜けようとしたこと、原告が本事故現場の側溝に蓋がないことを確認することは比較的容易であったこと、わが国の現在の道路事情に照らせば、原告は、本事故現場付近の側溝を通行するに当たり、蓋の有無を注視し運行上の安全を確認しながら通行すべきであるのにこれを怠ったこと、以上の原告の過失があり、これらを総合的に判断すれば、少なくとも九割の過失相殺をすべきである。

② 原告の反論

自転車が歩道を走行することは、事実上の規範として広く社会的に容認されており、これを直ちに違法視すべきではない。

原告は、自然に本事故現場の側溝を通行したにすぎない。また、本事故当時、本事故現場付近の歩道には歩行者がなかったのであるから、原告が歩道や側溝を通行したことは、なら歩行者の通行を妨げるものではなく、原告に過失はない。

自転車で通行する者は、通常、側溝の有蓋部分が続いていれば、その先も有蓋と考えるのが普通であり、原告もこのように考えて走行したのであるから、原告が非難されるいわれはない。被告が転落防止措置を施すことは簡単なことである。

なお、本事故現場付近は、夜間で暗く、ましてや、原告は、無蓋部分があると予測していないから、事前に無蓋部分を発見することは、困難であった。

また、側溝、本事故現場のように電柱とフェンスにはさまれた側溝であっても、自転車や歩行者が通行することを予測して、転落防止等の措置をとるのが道路管理者である被告の基本的義務である。

以上によれば、被告の過失相殺の主張は、理由がない。

三 主な争点に対する裁判所の判断

主 文

被告は、原告に対し、七〇〇万円及びこれに対する本事故の日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え

1 管理の瑕疵の有無について（争点1）

- (1) 国家賠償法二条一項にいう营造物の設置又

は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、この判断に当たっては、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的、個別的に判断すべきものであると解するのが相当である。

- (2) 前記争いのない事実等によれば、以下の事実が認められる。

ア 本件県道は、本事故現場付近において、ほぼ南北に走る一車線の幅員約二・八mの片側一車線の道路であり、自動車が行き止まる上で十分な幅員のある道路である。

本件県道の本事故現場付近には、両側に歩道があり、このうち東側歩道の幅員は、約二・二五m（緑石車道側からの距離）であり、歩行者のみならず自転車で走行するにも十分な幅員が確保されている。この歩道の東側に有蓋の側溝が設置されている。上記歩道と側溝の蓋（コンクリート製）とは、ほとんど高低差がない。本件県道、上記歩道及び側溝は、本事故現場付近ではほぼ直線である。本事故現場付近は、市街地である。

自転車がこの歩道を通行する場合、通常側溝部分ではなく、この歩道部分を通行している。本事故現場は、この歩道の東側

脇にある側溝部分であるが、この側溝部分は、幅約七〇cm、深さ約七〇cmであり、本件事故当時、本来あるべきコンクリート製の蓋一個（約五〇cm×約七〇cmの大きさのもの）が損壊し存在しなかった。

本件事故現場は、側溝の西側に電柱があり、東側にフェンスが設置されていて、その間わずか約八三cm程度の隙間しかなかった。本件事故現場付近には、街灯が設置されていた。

イ 原告は、平成一二年三月五日夜、自転車で自宅からカラオケに行く途中、本件事故現場付近でスナックを営む知人を見舞うため、本件事故現場手前で本件県道を横断し、その東側の歩道・側溝を南から北に向かって走行し、本件事故現場の直前では、側溝を通行していたが、同日午後八時一〇分ごろ、前記電柱とフェンスではさまれた側溝を通り抜けようとしたところ、本件事故現場で側溝の蓋がなかったため、側溝に転落した。

ウ 本件事故現場で、本件事故以前に転落事故が発生したことは、報告されていない。

(3) 以上認定したところによれば、本件県道脇に存在する有蓋側溝は、本来雨水等の排水を目的として設置されたものであって、自転車

が走行することを本来の目的として設置されたものではないと認められる。しかも、本件事故現場付近は、十分な幅員の歩道が設置されており、自転車がこの歩道を走行することに支障がなく、特に本件事故当時、歩道に歩行者はなく、原告が歩道を走行することに何ら支障がなかった。加えて、本件事故現場は、わずかに約八三cmの隙間部分である。

しかしながら、上記側溝は、歩道に接し、これとほとんど高低差がないこと、以上認定のこの側溝の位置、構造等によれば、この側溝上を歩行者はもちろん、自転車が通行するに格別の支障がないと認められること（本件事故現場手前の側溝上に備品等が置かれていたとしても、それは側溝上の一部分にすぎず、本件事故現場付近の側溝上を自転車が通行する支障となるものではない）、歩道脇に設置された有蓋の側溝上を自転車が走行することは、経験上ありうること、自転車が道路交通法の規定に違反して歩道の右側端を走行することも、経験上ありうること、以上の諸事実を総合考慮すると、上記有蓋側溝上を自転車が通行することは、通常予測することができるものであると認めるのが相当である。なお、本件事故前に本件事故現場で転落事故が発生したとの報告がされていないことは、何ら前

記の認定を左右するものではない。

そして、本件事故現場は、有蓋側溝のうち、蓋が一個だけ存在しなかったものであることと、本件事故現場付近には、街灯があり、また、原告が運転していた自転車等の照明もあったが、これらが本件事故現場の側溝に蓋が存在しないことを容易に発見することができる程度の明るさであったとは認められないことをも考慮すると、自転車で本件事故現場付近の側溝を通行すれば、蓋が存在しない側溝部分に転落する危険があるから、本件事故現場の側溝に蓋が存在しなかったことは、その通常有すべき安全性を欠いていたといわざるを得ない。

(4) 以上によると、前記側溝には管理の瑕疵があると認められ、被告は、国家賠償法二条一項に基づき、本件事故によって原告が被った損害を賠償する責任がある。

2 過失相殺の可否・程度について（争点2）

(1) 前記認定のとおり、本件事故現場付近には、車道のほか幅員約二・二五mの歩道があり、この歩道は、自転車で通行するに十分な幅員があること、自転車で歩道を通行する場合、通常この歩道部分を通行し、歩道に接する側溝部分を通行しないこと、本件事故当時、原

告がこの歩道を自転車で行するに何ら支障はなかったこと、側溝部分は、幅約七〇cmにすぎず、有蓋の構造であること、特に、本件

したがって、原告の本訴請求は、上記の限度で理由があり、その余は理由がないから、主文のとおり判決する。

事故現場は、電柱とフェンスに挟まれた約八三cmの間隔しかなく、原告がこの側溝部分を通行したのは、ひたたくり被害にあわなため、車道から一番遠くを走行したというのであるが、上記のような歩道と側溝の状況からすれば、ひたたくり被害にあわなためであっても、歩道を通行すれば足り、側溝上を通行する必要性は乏しいこと、原告が側溝上を通行したことが本件事故の発生に寄与していること、以上の点を総合すると、原告が側溝上を自転車で行したことは、本件損害賠償額を算定するにあたって過失相殺をすべき事由に該当するといふべきである。

(2) 前記認定の瑕疵の内容等と原告の上記過失を比較すると、原告の損害額から四割を控除するのが相当である。

4 結論

以上によれば、原告は、被告に対し、国家賠償法二条一項に基づき、本件事故による損害賠償金として、七七〇万円及びこれに対する本件事故の日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求めることができる。

当事者の主張及び裁判所の判断のポイント

	原告の主張	被告の主張	裁判所の判断
<p>争点 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> 県道の管理者である被告は、側溝上を走行する自転車や歩行者があることを予測して、危険が及ばないよう側溝に蓋をし、あるいは、転落防止のための防護柵を設置する等の適切な管理をするべき 	<ul style="list-style-type: none"> 側溝は、もっぱら雨水等の排水を目的とし、歩道の幅員確保のために側溝上を歩行者や自転車が通行することを本来予定しておらず、側溝を自転車で走行することは、本来の用法に基づくものではない。 道路交通法17条、18条に違反して歩道脇の側溝側端を走行した。 十分走行することが可能な歩道があるのに、電柱とフェンスの隙間を自転車ですり抜けようとしたものであるが、常識的には考えられない走行 状況を確認することができる程度の明るさがあり、側溝に蓋がないことを確認することは、比較的容易 無蓋側溝や一部分だけ有蓋の側溝は珍しくなく、側溝上を自転車で通行する原告としては、蓋の有無を注視して運行上の安全を確認しながら通行すべき 	<ul style="list-style-type: none"> 側溝上を歩行者はもちろん、自転車が通行するに格別の支障がない 歩道脇に設置された有蓋の側溝上を自転車が走行することは、経験上ありうる 自転車が道路交通法の規定に違反して歩道の右側端を走行することも、経験上ありうる ↓ (考慮) ●上記有蓋側溝上を自転車が通行することは、通常予測することができる ●事故現場は、有蓋側溝のうち、蓋が1個だけ存在しなかった ●事故現場の側溝に蓋が存在しないことを容易に発見することができる程度の明るさであったとは認められない ↓ (考慮) ●自転車で事故現場付近の側溝を通行すれば、蓋が存在しない側溝部分に転落する危険
<p>争点 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> 原告は、自然に事故現場の側溝を通行したにすぎない。 原告が歩道や側溝を通行したことは、なんら歩行者の通行を妨げるものではなく、原告に過失はない。 自転車で通行する者は、通常、側溝の有蓋部分が続いているならば、その先も有蓋と考えるのが普通 事故現場付近は、夜間で暗く、原告は、無蓋部分があるとは予測していないから、事前に無蓋部分を発見することは、困難 事故現場のように電柱とフェンスにはさまれた側溝であっても、自転車や歩行者が通行することを予測して、転落防止等の措置をとるのが道路管理者の基本的義務 	<ul style="list-style-type: none"> 原告の走行は、道路交通法に違反 原告は、常識的には考えられない側溝上のわずかな隙間をすり抜けようとした 側溝に蓋がないことを確認することは比較的容易であった 側溝を通行するに当たり、蓋の有無を注視し運行上の安全を確認しながら通行すべきであるのにこれを怠った 	<ul style="list-style-type: none"> 事故現場付近には、車道のほか幅員約2.25mの歩道があり、この歩道は、自転車で通行するに十分な幅員がある 自転車で歩道を通行する場合、通常この歩道部分を通行し、歩道に接する側溝部分を通行しない 事故当時、原告がこの歩道を自転車で通行するに何ら支障はなかった 事故現場は、電柱とフェンスに挟まれた約83cmの間隔しかない 側溝上を通行する必要性は乏しい 原告が側溝上を通行したことが事故の発生に寄与している
	<p>● 事故現場の側溝が無蓋のままであることを放置し、何らの転落防止のための措置をしていなかったから、管理の瑕疵がある。</p>	<p>● 事故現場の側溝に蓋がなく、また、転落防止措置を講じていなかったことは、何ら瑕疵にあたるものではない。</p>	<p>● 事故現場の側溝に蓋が存在しなかったことは、その通常有すべき安全性を欠いていたといわざるを得ない。</p> <p>● 前記側溝には管理の瑕疵がある</p>
	<p>● 被告の過失相殺の主張は、理由がない。</p>	<p>● これらを総合的に判断すれば、少なくとも9割の過失相殺をすべき</p>	<p>● 原告が側溝上を自転車で通行したことは、過失相殺をすべき事由に該当するというべきである。</p> <p>● 瑕疵の内容等と原告の過失を比較すると、原告の損害額から4割を控除するのが相当</p>

「上毛かるた」と群馬県



群馬県東京事務所 青木 健二

◆はじめに

こんにちは、群馬県東京事務所
所の青木と申します。地元を離
れてとんび会員となつて、半年
が経ちました。まだ、ほんの短
い間であるにもかかわらず、国
土交通省の皆さんをはじめ、各
都道府県・政令市の方々には日
頃大変お世話になり、この場を
借りて御礼申し上げます。

さて、今回「道路行政セミナー」への寄稿という貴重な機会
をいただき、どのようなことを
書けばよいかと考えたところ、
やはり群馬県というところを知
つていただくのが一番だと思
い、群馬県人の心のよりどころ
(?)である「上毛かるた」
(財)群馬文化協会)を取り上げ

させていただくことにしまし
た。

上毛かるたは、将来の日本を
担う小さな子供たちに、郷土の
歴史、人物、名所、名品などを
よく知り郷土を愛してもらうよ
う願つて、昭和二二年に発行さ
れたかるたです(写真)。

冬の寒い時期になると、県内
の多くの小学校や自治会が恒例
行事として、上毛かるた大会を
行つており、子供達は小さい頃
からほとんどの札を暗記してい
ます。

最近も各地の文化等を調べる
テレビのバラエティー番組で取
り上げられていましたが、群馬
県人と話をする機会があつた
ら、ここで紹介している句で記

憶具合を試してみてください。ほ
とんどの人が言えると思います
よ。

このように「上毛かるた」は、
遊びの中で自然に郷土の知識が
身に付くとてもよい教材として
親しまれているのですが、低学
年のうちに覚えてしまうため、



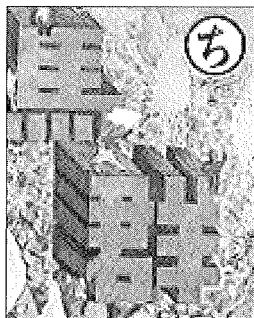
写真 上毛かるた

意味は解らず音だけが頭に入っ
ている場合もあります。あとか
ら見直して、「ああ、こういう
意味だったんだあ」と感動する
ことも…。

では、「上毛かるた」と絡めな
がら、群馬県の道路事情等を紹
介していきたいと思つています。

◆県人口

◎「力あわせる二〇〇万」



群馬県の人口は平成一八年九
月一日現在で、約二〇二万人。
微減傾向にあり、二〇一三〇年
後には一〇%程度の減少が見込
まれています。

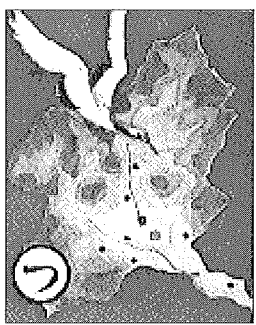
この読み札の数字は発行年に
よつて変化しており、初版時に
は「一六〇万」でした。その後、

昭和四八年、昭和五三年、昭和五九年と一〇万ずつ増加し、平成六年に現在の「二〇〇万」となりました。

昭和四四年生まれの私が覚えたのは「一七〇万」でしたが、高学年になってから「新しいのは一八〇万なんだってさ」という会話をしたことを思い出します。

また「一九〇万」に戻ってしまおうのでしょうか…。

◆県内の幹線交通
◎「つる舞う形の群馬県」



絵からわかるとおり、県の形を「大きく羽を広げて空を舞う鶴の姿」に例えています。この札を言えなかったら、群馬県民

凡例

- 高速道路インターチェンジ
- 高速道路
- 要整備路線
- 地域高規格道路
- 新幹線

- 現時点で達成
- 現時点で未達成

※施策によって達成される市町村のうち、平成15年度以降合併のあった市町村については、計画策定当時の市町村名の前に「旧」を付けています。



図 群馬県幹線交通網図

とは言えません！

そして、県の全体図に幹線交通網を表示したものが右図になります。

ります。

上越新幹線が新潟県まで縦断し、高崎駅から枝分かれする形

で長野新幹線が長野県へ向かいます。高崎駅〜東京駅間を約一時間で結んでおり、このおかげ

で「群馬に住んで都心に勤める」ことが可能になっています。そういうわたしも、ほぼ毎日群馬に帰らせてもらっています。

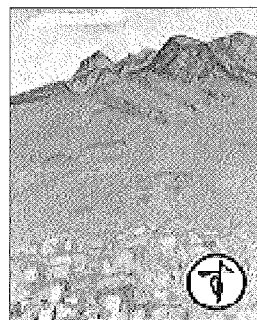
また、高速道路が新幹線と並行するように縦横に走っています。東京〜新潟間を結ぶ関越自動車道、藤岡から分岐して長野県へ続く上信越自動車道、そして栃木県、茨城県に向けて建設中の北関東自動車道です。

北関東自動車道は、平成二四年三月までに全線開通の見通しで、北関東の連携強化に大きな期待が寄せられています。本県は、日本の南北と東西の結節点で交通の要衝地という有利な立地条件に恵まれ、無限の可能性を秘めていると言えます。

また、県では「幹線交通乗り入れ三〇分構想」を打ち出しており、その達成に向けて高速道路や新幹線へのアクセス道路整備を推進しています。

◆上毛三山

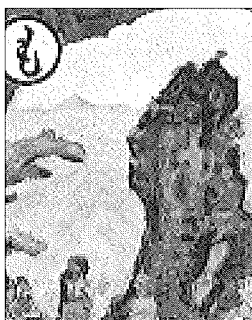
◎「裾野は長し赤城山」



◎「登る榛名のキャンプ村」



◎「紅葉に映える妙義山」



赤城山、榛名山、妙義山は県

民から親しみを込めて上毛三山と呼ばれており、それぞれの山頂に続く県道は、この時期の週末には紅葉を楽しむドライブ客で賑わいます。

また、某有名カーアクション漫画やゲーム等によって、峠のワインディングロードとしても有名になりました。劇中では榛名山⇄秋名山と言ひ換えられています。赤城、妙義は実名で登場します。

いわゆる「走り屋」が夜中に無謀な運転を繰り返す事態もありましたが、交通管理者、道路管理者による対策により、現在は落ち着いた状況を取り戻しつつあります。

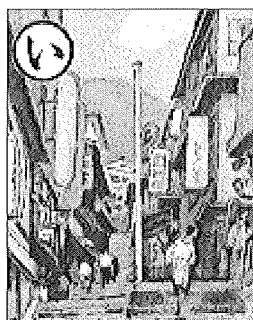
その後、車好き・漫画好きの人達の間では現地視察ツアーが密かなブームになっており、今でも多くの「道路目当て」の観光客が現地にやってきます。映画撮影に使われた渋川市内の豆腐屋さん（知らない方には何のことだか分からないと思います）が、豆腐屋の息子が主人公なの

です）は、撮影時に使われた看板のまま営業をしており、店主が撮影時の様子などを聞かせてくれるそうです。

県内ではいまだに「ハチロクレビン・トレノ」をよく見かけます。好きな方はぜひいらしてみて下さい。

◆観光・文化資源

◎「伊香保温泉日本の名湯」



◎「草津よいとこ薬の出湯」



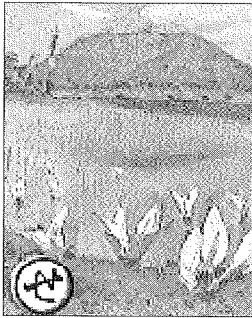


群馬の温泉は、メジャーどころから隠れた名湯まで、数え上げたらキリがありません。関東近郊の皆さんからは「冬の温泉とスキー」で支持を頂いていますが、『温泉といえば群馬県！』と全国的に言われることを目指して観光PRを行っています。

また、国土交通省の施策と連携してインバウンド誘致にも力を入れており、アジアに向けてツアーを発信し、受け入れ態勢も整えています。

海外からのお客さんにも、ぜひ冬の草津湯畑を見てもらいたいです。もうもうと上がる湯気に包まれた湯畑は一見の価値ありです。

◎「仙境尾瀬沼花の原」



唱歌「夏の思い出」で全国的に有名になった尾瀬ヶ原です。日光国立公園からの分離、単独公園化を進めています。

新潟県、福島県との県境に位置し、登山口までは関越自動車道沼田ICから車で二時間程度を要します。尾瀬は、日本の環境保護運動の原点として、自然環境保護を優先し、マイカー規制等により入山者を減らす方向で施策を進めています。地元の観光業とのバランス取りが難しいところです。

◎「日本で最初の富岡製糸」



県西部の富岡市内にある「旧官営富岡製糸場」が保存されており、工場跡を含めた一三カ所の建造物や天然記念物による

「養蚕・製糸・織物にかかる文化遺産群」として、近代産業の世界遺産登録を目指しています。

◆おわりに

紹介したいことはたくさんありますが、ヘタな文章で誌面を占有しつづけては申し訳ないです、ここまでにさせていただきます。紹介には現地の写真を使いませんでしたが、興味を持っていただいた方がいらっしゃいましたら、ぜひ、ご自身の目で群馬県を見て、感じていただきたいと思います。

お付き合いいただきありがとうございます。次回以降のところに勇気を与えることができれば幸いです。

今後とも、群馬県東京事務所をよろしく願います！

路面電車が走る街『長崎』



長崎県東京事務所 平井 晴也

◆はじめに
近年、路面電車が大きく脚光を浴びています。

本年四月に開業した富山ライトレールをはじめ、国内の数都市において路面電車導入の検討がなされており、国からは、次世代型路面電車（LRT）の整備方針や、積極的な導入支援策が打ち出されております。

これは、単に自家用車から公共交通機関への転換による交通渋滞解消を図るためだけのものではなく、路面電車が持つ特長、すなわち環境負荷が小さいことや、バリアフリー化が容易なこと、整備のための初期投資が比較的低いこと、さらに今後、コンパクトなまちづくりを進める

上で、非常に適した交通機関であるなどから、路面電車が、日本の各都市が抱えている様々な課題に対応できる可能性を持った公共交通機関として、見直されている結果だと思えます。先日、長崎市において「第八回全国路面電車サミット」が開催されました。

今回は、このサミットの内容や長崎における路面電車の現状などについて、ご紹介させていただきます。

長崎の路面電車の特徴としては、まず、日本一の運賃の安さ（二〇〇円の均一運賃）が挙げられます。この運賃は、二〇年以上も値上げをしておらず、しかもこの運賃で黒字の経営を維持し続けているとのことでした。

◆長崎の路面電車

長崎の路面電車は、日本発祥の地である京都での開業から二〇年あまり後の、大正四年（一九一五年）、長崎電気軌道株式

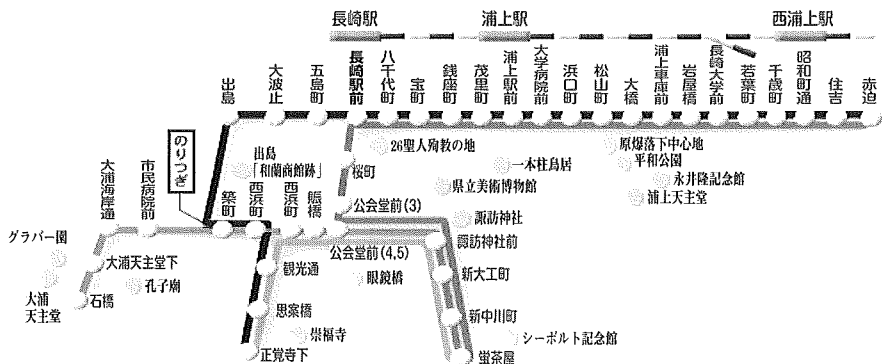


図1 電車路線図と主な観光施設

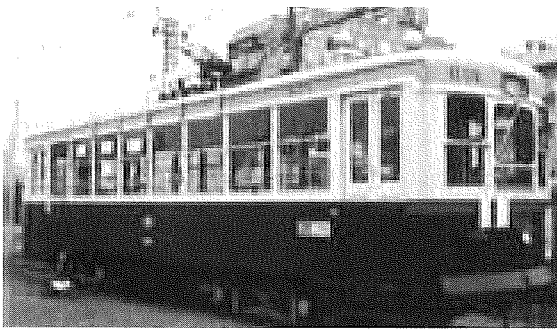


写真1 旧熊本市電600形

また、個性的な車両が多いのも大きな特徴です。全国各地で活躍していた車両を当時の色・スタイルで走らせているものも多く（写真1）、車両全面に広告を描いた「カラー電車」（写真2・3）、造花や電飾で装飾した広告専用の「花電車」（写真4）など、道行く人々の目を楽しませてくれます。また、時期になるとビール飲み放題の



写真2 カラー電車

「ビール電車」なども登場します。最近では、美しいフォルムの超低床路面電車も登場しています（写真5）。これまで路面電車が、長崎市街地における重要な交通機関であり続けたのには、以下のようない理由が考えられます。

- ・階段を使わない乗降やワンコイン料金など、非常に手軽であること。
- ・定時性が確保されており、慢性的な交通渋滞に悩まされている長崎市街地にとって、目的までの所要時間が計算できる数少ない交通手段であること。
- ・ほとんどの観光施設や、主要な公共施設・商業施設などを網羅していること。
- ・路線の配置が、市街地内にコンパクトにまとまっており、



写真3 カラー電車



写真5 超低床路面電車3000形



写真4 花電車

効率が低いこと。

・路面電車の走る姿やその音が、長崎の街のイメージに不可欠である程、観光資源としても定着しており、単なる移動手段ではなくなっていること。

・何より市民に親しまれていること。また、県内外に根強い愛好家が多く存在すること。

日本国内においては、路面電車の最盛期である約七〇年前と



《事業前》

比較すると、軌道延長が約1/6にまで減少しております。多くの都市では、高度経済成長に伴うモータリゼーションの進展により、軌道が車道へと切り替えられました。さらに大都市においては、都市の成長とともに、

地下鉄やモノレール、新交通システムへの移行など公共交通機関の様相も著しく変化しております。

このような中、他都市と比較して車社会の到来が遅かったの



《事業後》

写真6 センターポール化事業の前後

たせていました。そこで平成八年度から、国庫補助事業である電線共同溝整備事業により、無電柱化と併せたセンターポール事業が着手されました(写真6)。現在、計画延長約3kmの軌道区間のほとんどがセンターポール化されており、開放感に満ちた、見

全国的に存在する都市で、ほぼ二年に一回の割合で開催されており、平成五年の札幌市が八回目となりました。一日目は、国土交通省道路局・縄田道路経済調査室長から、「都市交通基盤としての路面電車」と題してご講演いただき、引き続き、長崎電気軌道(株)社長を交えたパネルディスカッションにより、長崎における路

か、都市の成長が鈍かったのかは定かではありませんが、長崎の路面電車が廃止されなかったことは、実に幸運なことであったと考えております。

◆長崎県の取組み

これまで路面電車の電源は、ほとんどの軌道区間において、幹線道路の歩道の電柱から引いていました。そのため、道路上空には電線が縦横断的に張り巡らされ、道路全体に閉塞感を持

がえるほど美しい街並みとなっております。

◆全国路面電車サミット

平成一八年一〇月二二日から三日間、長崎市において「第八回全国路面電車サミット長崎大会」が開催されました。このサミットは、国や各自治体、路面電車の事業者、愛好支援団体などが一同に会し、路面電車などの公共交通のあり方やまちづくりについて話し合うことを趣旨としたものです。

面電車の現状や課題について議論がなされました。また、路面電車愛好支援団体報告や、同日の総会なども行われております。

つなぐつなげる 人と街

10月20日(金) 10月21日(土) 10月22日(日)

13:00～ 13:00～ 10:00～16:00

13:30～ 13:00～ 14:00～

14:30～ 14:00～ 15:00～

16:00～ 17:00～ 18:30～

18:00～

長崎西洋館2F展示ホールにて
路面電車写真展開催!!

全国路面電車サミット長崎大会
実行委員会

TEL:095-845-4111

http://nagaden.fc2web.com/samiko.html

図2 全国路面電車サミット長崎大会 告知ポスター

会・梅田春実理事長（前国土交通省鉄道局長）から、「LRTの整備について」のご講演をいただき、全国路面軌道連絡協議会報告のあと、「公共交通の連携とまちづくり」と題したフォーラムが行われました。また、この日は特別イベントとして車庫の見学会や電車パレードも実施されています。

最終日の三日目は、路面電車を利用したスタンプラリーが行われました。

会場は、市民や愛好家、関係者などで埋めつくされ、路面電車の今後の展望や公共交通の発展、これを活用したまちづくりの方策など、活発な議論がなされ、実に有意義な大会となりました。

◆おわりに

長崎市内においては、路面電車の延伸、とりわけ市街地北部への延伸を望む声も聞かれますが、軌道を敷設するための道路

拡幅や自動車からの転換など、厳しい課題が残されている状況です。

しかし、現存する路面電車の重要性については異論の余地がなく、これから長崎のまちづくりを進めていく上で、無くてはならない長崎の「顔」として、また長崎市民や来訪者の「足」として、今後も大いに活躍してほしいと考えております。

まち（街）の賑わいを取り戻すために 「道を活用した社会実験」を終えて

佐賀市産業部 街づくり推進課長 池田 剛
特定非営利活動法人 佐賀県CSO推進機構理事・事務局長 石崎 方規

一 今、佐賀市の街は

佐賀市の中心市街地を歩く人が、目に見えて減少し始めたのは、平成四年南部バイパス（佐賀市の市街地を取り込む環状線の一つ）に大型複合商業施設ができた頃からである。以後一貫して減少を続け、平成一八年はピークだった昭和六〇年の1/4以下にまでなってしまった。

佐賀市では、昭和五年から毎年中心市街地の一・二カ所で、七月の最終木金土日の四日間九時〇〇分～一八時〇〇分まで、目の前を通過する歩行者と自転車のカウントするという方法で通行量調査を行っている。これは地元の県立佐賀商業高校と佐賀商工会議所が共同で行っているものである。

る。

中心市街地（佐賀市の中心市街地活性化基本計画の中で一七四haを指定している）の人口も昭和五〇年頃から一貫して減少を続け、当初一人を軽く超えていたものが、平成一三年には六、八〇〇人と2/3以下にまで減少してしまった。ところが、このあと平成一四年以降は一転して増加を始め、平成一八年には七、六〇〇人を超えている。わずか五年で一二％も増加したことになる。要因は、マンションの建設ラッシュだ。バブル崩壊と中心市街地の空洞化によって、土地の価格が暴落したことによる（図1）。一方、歩行者の通行量は、というと平成一三年以降も減少を続けてい（図2）。これは何故なのだろうか？

我々は、中心部のマンション二棟に居住する約二、〇〇〇人について、年令と前住所を調査した。その結果マンション居住者には、三〇代～四〇代とその家族が圧倒的に多いこと。そして、それらの人達は市街地の周辺、もしくは佐賀市の周辺町村出身であることがわかった。すなわち、子育て世代の人が都心居住を求めて、中心市街地のマンションを購入しているということだ。マンション業者によるとこの傾向は、もうしばらく続きマンション建設は続くということらしい。

では、人口が増えているのに何故歩行者通行量は減少し続けるのか？ 我々は、マンション居住者にインタビューをしてみた。すると答えはこうだ。

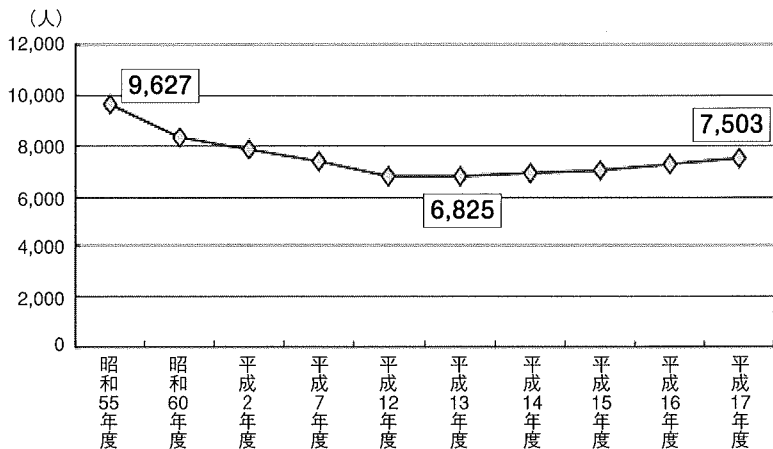


図1 中心市街地人口

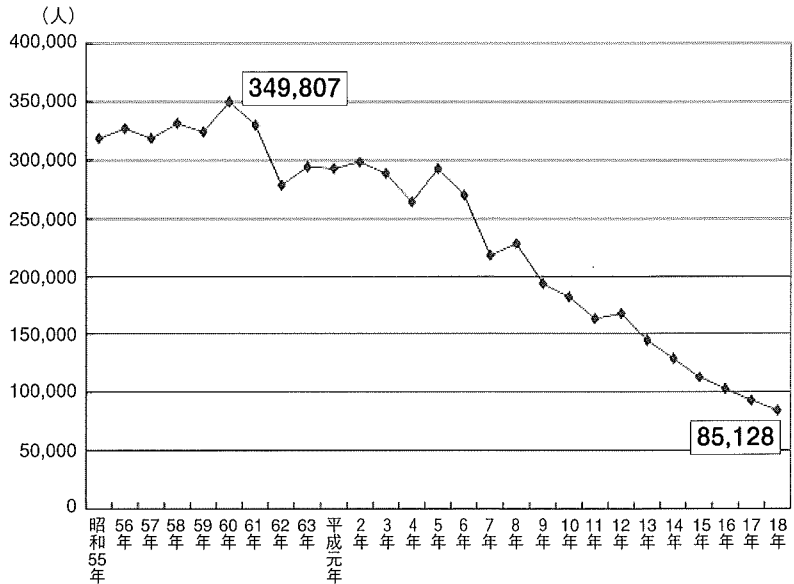


図2 通行量調査

もともとマンション居住者は、郊外や周辺町村のコミュニティのわずらわしさが嫌で、都心のマンションに引越してきている人が多い。しかも三〇代、四〇代という若い世代の移動は基本的には車中心だ。子連れだと車が実に便利である。中心市街地に

住んではいるが、買い物や娯楽はすべて郊外の大形で済ませている。休日には家族連れがエレベーターでマンションの玄関に降りてきて、車で颯爽と郊外大型店に出ていく。中心市街地に大きな道路をつくれればつくるほど、郊外に出ていくのに便利になる。これが今の佐賀（地方都市に共通した）

の中心市街地の現実なのだ。

中心商店街の空き店舗や空きビルの増加も著しい。毎年、市が行っている空き店舗調査では、ここ数年空き店舗率が一八％〜二〇％で横ばい状態であるという結果が報告されている。しかしながら、実態はそんなに甘いものではない。

まず、空き店舗になって何年も経つ建物、老朽化が進んだ建物が次々と取り壊されて駐車場に変わっている。取り壊されて空き店舗が減少するわけだから空き店舗率は減少することになる。次に店舗の中身だ。これまでは、いかにも中心商店街といった感じで衣料品店や菓子店、時計・宝石など高級品を扱う店やレストランなどが多かったが、近年これらが次々と飲み屋に代わっている。中には、中心商店街の通り沿いに外国人ホステスのパブや、いかわしい店まで進出してきている。空き店舗率が増加しないとは言っても実態はこんなものだ。

二 中心市街地は何故必要なのか？

先程のマンションの例に見られるように、車の運転が苦にならない人にとって中心市街地に住んでいても、中心商店街は必要ないと言ってよい。では、何故、中心市街地やその一つの要素である中心商店街は必要なのか？ 本当に必要なのだろうか？

現在、日本全体で人口減少という現象が起きている。もちろん、地方都市では何年も前から人口は減少している。そして、もう一つの大きな要素が高齢化社会の問題である。これから五年の間に、いわゆる団塊の世代の人々が大量に現役をリタイアし、高齢者の仲間入りをする。すなわち、今後一〇年で高齢者の割合が急激に増加するのだ。しかも人口は全体として減少している。

そこで、どのようなことが起こるかというところ、人口は減少するが人が住んでいる居住地の面積は変わらない。そうすると必然的に人口密度が減少してくる。人口密度が低い地域では、周辺の人をターゲットにした、例えば生鮮食品や雑貨の店が成り立たなくなってくるのだ。

そこに高齢化社会が到来する。一般的にこういって人口密度の低い地域に居住しているのは高齢者だ。車が使えなくなった高齢者は、体力の衰えにも関わらず、長い道のりを歩いて買い物に行かなくてはならないのだ。

佐賀市では地域によっては、すでにこの状況が現実を生じてきている。

例えば、城内地域では一軒だけあった小さなスーパーマーケットが数年前に閉店してしまった。居住者は高齢者ばかり。お豆腐一つ買うにも、約一・五km離れたスーパーマーケットにタクシーで行っているとのこと。

中心市街地の周辺には、四〇年ぐらい前に開発された住宅街が多く存在する。それらの多くは子ども達がさらに郊外や市外県外に出ていってしまいい、高齢者だけの家、高齢者一人暮らしの家、もしくは空き家を多く抱えている。

近くに大きな道路でもあれば、コンビニエンスストアぐらいはあるが、日常の買い物容易にできる場所は少ない。この先、人口減少と超高齢化がさらに進むと、こういった地域がどんどん増加していき、最後には、人の住めない都市になってしまうのだ。もちろん、中心市街地も例外ではない。マンションは、ほとんどが分譲マンションだ。年が経てば住んでいる人は、どんどん年をとる。

都市は、そこに住みたいと思っている人に、必ず住むことができる場所を確保しておく必要がある。それが中心市街地であろうと思う。

中心市街地には、中心市街地たる理由がある。それは歴史的なものであったり、交通の要衝であったりする。このため、中心市街地には様々な都市機能が、必然的に集まってきているのだ。この中心市街地が地方都市で今失われる危機にある。

佐賀に住みたい人が、最後の最後その生活を保護できる場所として、中心市街地を残しておく必要があると考える。

三 歩きたい人と自転車のための道路づくり

先程も述べたが、中心商店街の店主たちは、こぞ「中心商店街には大きな道路と駐車場が少ないから、人が来ないのだ」と言い続けている。果たして、本当だろうか？

現実を見れば、わかるはずだ。中心商店街は空き店舗だらけ、人が来ないから道は混雑しない。古い店舗は次々と取り壊され、駐車場に姿を変えていく。駐車場もたつぷりあるし、おまけに昼間はガラガラだ。こうして、中心商店街の店主たちは、かねてから念願だったスムーズに渋滞なく流れる道路と、ガラガラに空いたキャパ十分の駐車場を手に入れたのだ。

それで人が来るようになったか？ 来るはずがない。私たちを含めて、誰もが駐車場や道路を目当てに街に出ているはずがないからだ。

佐賀市では、平成一七年に策定した中心市街地活性化基本計画の中で、活性化している状態とは人が多く歩いている状態であると定義づけた。

人が街なかを歩くためには何が必要か？ それは歩きやすさと歩きつかけであると考えた。歩きやすさとは、歩いてみるとわかるが、まずはトイレ、それから休憩する場所、そして木陰や緑だろと思う。歩きつかけは、何よりも歩く楽し

さだと思う。街なかに必要なのは、何といつてもまずは音とにおい、楽しい音楽や元気な音、おいしそうなにおいが街なかに出る人の心を誘うのではないか。

我々は、人が歩きやすい道路づくりを考えた。

佐賀市、特に平成一七年一〇月に合併する前の旧佐賀市は、地域の八〇%以上が極めて平坦な地形であった。むろん、中心市街地は全くの真っ平。自転車での移動には最も適した土地柄である。

そこで学生はもちろん、社会人の我々も移動手段の中心は自転車だ。通勤や通学も自転車が中心。こんな街なのに買い物や娯楽は車で…、というのが理解できない。

自転車は健康にも良いし、ファッション性も高い。街なかに人が集まるツールとして、自転車が使えないか考えた。

一つには駐輪施設がある。自転車の良さは手軽で、店の前に気軽に停められること。ところが、それが歩行や通行の邪魔になった。

それではと、駐輪場なるものを作ってみたが、入れにくく、出しにくい駐輪場は人気が今ひとつ。そこで、街並みになじませる駐輪機を考えてみることにした。これは、JR九州の車輛デザインで有名なデザイナーの水戸岡鋭治さんの提案なのだ。が、街路樹に自転車がよくなじんでいる(写真1、図3)。

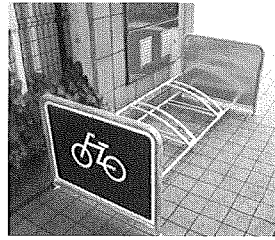


写真1 駐輪機 (試作品)



図3 駐輪機設置イメージ

昨年、試作品を作ってみたが、道路管理上の制約があつて、当初計画していたような使い方が困難な状況であり、活用方法については、現在も悩んでいる。

四 そして、社会実験

中心市街地には様々な財産があるが、道路は、その中でも特に活用可能性の高いものであると言える。

中心市街地を活性化する上で、道路の持つポテンシャルを上手に活用することは非常に重要なことであると考えた。中心市街地で広く、自由に使える空間は、道路しかないのである。

佐賀市では一年に二回、中央大通りを「歩行者天国」にしている。

夏まつりの時と、毎年行っている世界的な熱気球大会(佐賀インターナショナルバルーンフェスタ)・期間中一〇〇万人の観客が会場を訪れる。)の前夜祭の時である。

この二回は、イベントの楽しさもあつて非常に多くの人がこの歩行者天国の会場を訪れる。特に、夏まつりの時には、中心街の道路は人で埋め尽くされ、佐賀市にもこんなに大勢の若者が住んでいたのかと驚いてしまうほどだ。

ところが、実に残念なことは、こうした歩行者天国の時の賑わいが、全く一過性のもので終わってしまったことだ。

歩行者天国では、普段、車しか通れない、広く走りやすい道路を自由に歩かせてくれる。すなわち、非日常を体験できる場所なのだ。

中心市街地に住みながら、全くそこを歩こうとしないマンション居住者に歩ききっかけを提供する催しの場として、最適ではないかと考えた。

そこで、我々は一〇月から三月までの半年間(二月から二月上旬までを除く)、毎週土曜日(地元との調整で年明けは日曜日)に、平成一五年二月末以降閉鎖中の再開発ビルの南側道路を歩行者天国にしてみることにした。ただし、歩行者天国区間にバス停があつたので、バスだけは通すとい

うことにした。

ただ単に道路をシャットアウトして、ちょっとしたオープンカフェや食の提供をしただけでは、人はわざわざ歩いてはくれない。

街なかにもどうしても必要なものは、「音にお

い」。特に音は人をひきつける。

そこで、簡単なステージを作って音楽の演奏や大道芸、ダンス、太鼓、空手の演舞など、もともと地元の若者とボランティアで行っていた音楽フェスティバルの脈等を使って、ありとあらゆる

催し物を行った（写真2～5）。

二〇回行った歩行者天国、続けているうちに少しずつ若い親子連れが増えてきた。インタビューしてみると、すべて近くのマンション居住者だった。我々が狙った効果が、予定通りとまではいかなかったとも出てきたと言つてよさそうだ。

さて、佐賀市は平坦な地形で、自転車利用には極めて適している。これは誰もが認めている事実である。

佐賀市の自転車の利用状況はどうなっているのか？ 利用率の高さは、J R 佐賀駅周辺の駐輪場に表れている。佐賀駅の東西の高架下に作られた二階建ての駐輪場は、常に満杯状態である。

中心市街地を通過する人の大半が自転車利用者である。自転車で通過する人を否定したり、無視したりしては、中心市街地の活性化は考えられない。

すなわち、我々は歩行者の歩きやすさと同時に、自転車の通行しやすさも、きちんと考える必要があるのだ。

そこで我々は、街なかにおける新しい自転車の活用法について検討した。

市民が中心市街地へのアクセス手段として、車を使うことについて、全面的に否定することは出来ない。

では、車で来た人が車を停めたあとの移動手段



写真3 ステージ上でのダンス



写真2 大道芸



写真5 会場は多くの人で賑わった



写真4 道路上に設置された露店

として自転車を活用する検討を行った。来るまで街へ出た人は、子ども連れであったり、大きな荷物を持たなくてはならないことが多いため、普通の自転車では役に立たない。

そこで実験にあたって、佐賀市で作っていた異業種交流会に協力してもらうことにし、彼らの力を借りて、三輪自転車を製作してもらって、その使い勝手や安全性について検証を行った（写真6）。

三輪自転車は、大変使い勝手が良いことが分かったが、荷台に子ども二人を乗せることが出来ない。そこで特区の申請を試みたが、荷台に子ども



写真6 製作された三輪自転車

二人を乗せることを禁じているのは、道路交通法ではなく県の条例であることが分かった。今度は、県版特区の申請を行ったが、県警の反対もあり、現在の時点で認定されていない。

この特区申請は、二人乗り自転車についても行っており、こちらも認定が受けられていない。駐輪機の設置にしても、特区の申請においても、方や行政が進めている「中心市街地の活性化」を図る上で、非常に重要な要素である問題が、行政の壁にぶつかってしまい実現できていないことは、大変残念である。

五 今後の展開

今年度（平成一八年度）も、街なかでの「道路活用社会実験」を予定している。今年度は中心市街地の車道幅員を減少させる実験を予定している。

佐賀市では、平成一七年度に中心市街地に設置が決まっていた、総幅員一六mの道路を九〇m区間だけ、「歩きたくなる道路」のモデルとして整備を行った。その道路は、車道が5mで蛇行しており、残り一mの歩道部分には、大きな街路樹を植えて木陰をつくり、ベンチを置いている（写真7）。

この道路が、市民に受け入れられれば、中心市街地の道路を少しずつ「歩く人優先の道路」に変



写真7 「歩きたくなる道路」のモデル整備

えて行きたいと考えている。今年度の社会実験は、そのために「行うのだ」。

中心市街地が普遍的な場所として一〇〇年後にも残っているためには、ハード整備、システムの整備はもちろんであるが、何よりも市民がそれを望み、そこに間接することが大切である。歩くことを楽しむ市民が増えてくることを期待したいし、そうなるための努力が我々に求められていると思う。